

A. hydr.

286

Col. A. Hydr.

286

Wulff

<36607371920017

S

<36607371920017

Bayer. Staatsbibliothek

Das
EISENBAHN-EMPFANGS-GEBÄUDE

NACH

SEINEN PRAKTISCHEN ANFORDERUNGEN

UND

SEINER KÜNSTLERISCHEN BEDEUTUNG.

AN DEN

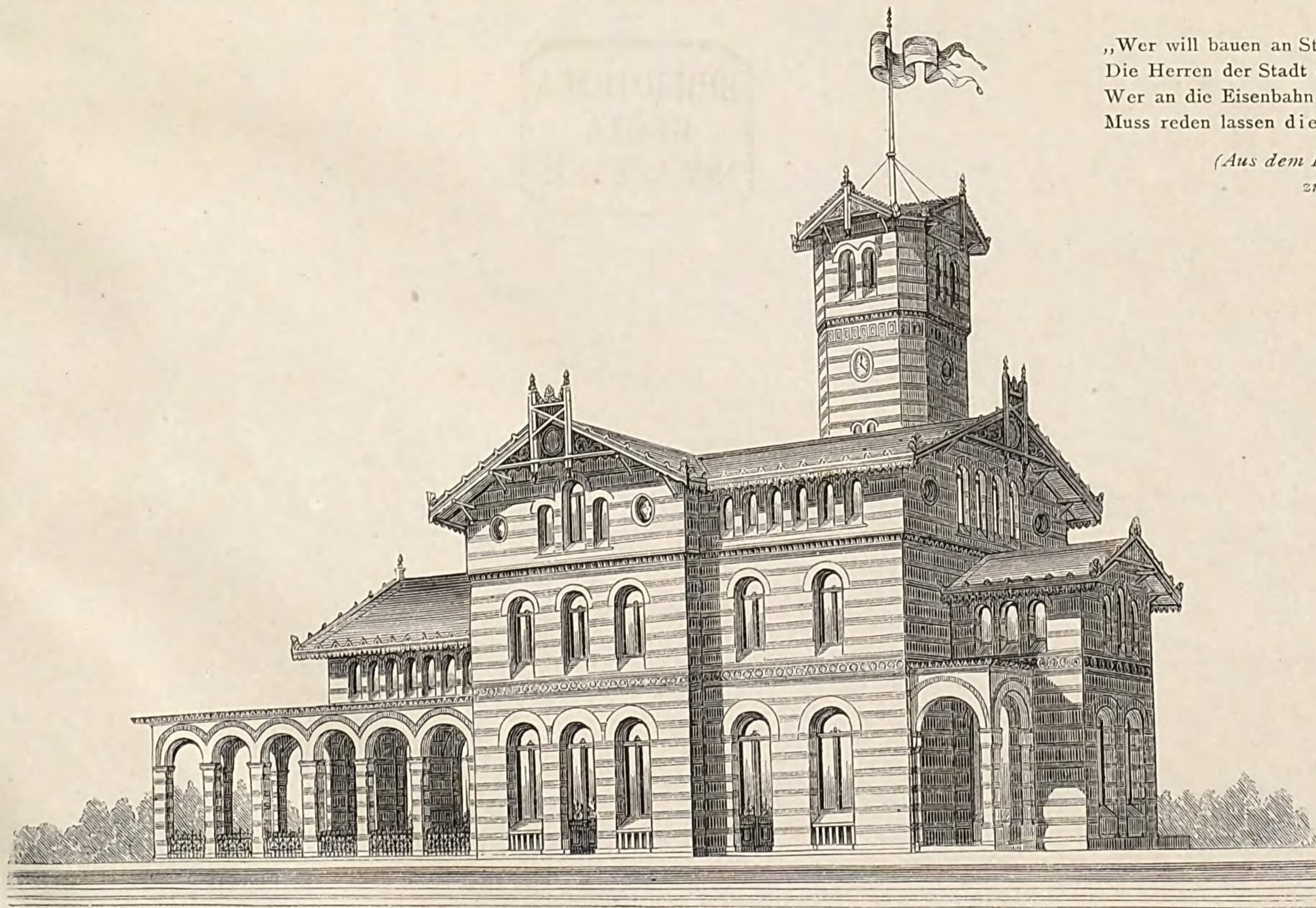
BAUAUSFÜHRUNGEN DER RHEINISCHEN EISENBAHN

ERLÄUTERT VON

EB. WULFF,

REGIERUNGSBAUMEISTER, VORMALS ST. VORSTEHER DER HOCHBAUABTHEILUNG DER RHEIN. EISENBAHN,
VERFASSEN DER „ARCHITEKTON. HARMONIELEHRE“ ETC.

MIT 8 FF. LITHOGR. TAFELN (85 FIGUREN) UND 10 HOLZSTICHEN.



„Wer will bauen an Strassen und Gassen,
Die Herren der Stadt muss reden lassen;
Wer an die Eisenbahn Häuser stellt,
Muss reden lassen die ganze Welt!“

(Aus dem Empfangsgebäude
zu Neuss.)

LEIPZIG,
KARL SCHOLTZE.
1882.



DER HOCHWOHLGEBORENEN FRAU

HENRIETTE FREIFRAU VON WINDFOCHT-NEUKIRCHEN

IN TREUER FREUNDSCHAFT

GEWIDMET

VOM VERFASSER.

INHALTS-VERZEICHNISS.

	Seite
Vorrede	VII
I.	
Romantiker und Materialisten	1
Staat und Eisenbahnarchitektur	2
Staatsbaumeister und Eisenbahnarchitektur	3
Die Stellung der Privatarchitekten zum Hochbauwesen der Eisenbahnen und des Staates überhaupt	5
Die Hochbauabtheilungen der Eisenbahnen	9
Die juristische Ausbildung der Baubeamten	10
Organismus, Schablone, Eisenbahnbaustyl	12
II.	
Entwicklung des Grundrisses der Empfangsgebäude	17
Hallenanlagen. a) Wartehallen, b) Perronhallen	19
Thurmanlagen	23
Grösse der Empfangsgebäude. a) der Warteräume, b) der Diensträume, c) der Circulationsräume	26
Erweiterungsfähige Empfangsgebäude und Provisorien	28
Beamtenwohnungen in den Empfangsgebäuden	29
Baumaterial	30
Abtritte	32
Windfang	35
Wirtschaftsräume	36
Classification der Empfangsgebäude	37
III.	
Roisdorf und Longerich	39
Gerolstein, Kyllburg, Speicher, Erdorf	40
Elberfeld, Ottenbruch, Unter-, Mittel-, Ober-Barmen	42
M. Gladbach, Rheidt	48
Plaidt, Kruft, Niedermendig	50
Liblar	51
Neanderthal, Mettmann	51
Witten	52
Ahrweiler	53
Montabaur, Grenzhausen, Nentershausen	53
Bodendorf	54
Bonn	54
Beamtenwohnhaus	56
Neuss	57
Schluss	58

VORREDE.

„Wer will bauen an Strassen und Gassen,
Die Herren der Stadt muss reden lassen;
Wer an die Eisenbahn Häuser stellt,
Muss reden lassen *die ganze Welt!*“

(Aus dem Empfangsgebäude zu Neuss.)

Die Wahrheit vorstehenden Spruches haben die Reden in den beiden letzten Sessionen des preussischen Abgeordnetenhauses von neuem bekräftigt.

Dr. Reichensperger spricht von der „*Langeweile*“ und dem „*nutzlosen Luxus*“ der Eisenbahnhochbauten, — von dem „*Unfuge*“, der mit der „*Vergeudung der öffentlichen Gelder*“ betrieben werde, und ist von den Leistungen des preussischen „*Baumandarinenthums*“ so wenig erbaut, dass er demselben das „*Scepter*“ entrissen, „*die Bauakademie geschlossen und die Schlüssel in die Spree geworfen*“ zu sehen wünscht.

Der Abgeordnete v. Heereman secundirt dem Vorredner und spricht den Wunsch aus, „*dass die Ober-Baudeputation nur mit Rechnungs- und Revisions-Arbeiten betraut werde, während die Pläne zu den Staatsbauten durch bewährte Privat-Architekten zu entwerfen seien.*“

v. Meyer (Arnswalde) spricht von „*vierstöckigem Kasernenstyl*“, von „*Geschmacklosigkeiten*“ der öffentlichen Bauten und hat auf der ziemlich langen Strecke „*von Eydtkuhnen bis Heidelberg*“ nur „*monotone Parkanlagen*“ neben ebenso „*langweiligen Eisenbahnbauten*“ gefunden.

Berger beklagt, *dass man die Façaden der öffentlichen Gebäude luxuriös ausstatte, während für die innere Einrichtung viel zu wenig geschehe*, und schliesst sich dem Vorwurfe Reichensperger's, dass die Staatsbaumeister „*mehr Monumente für sich als für die Sache bauen, der das Monument dienen soll*“, an, ist aber so gütig, denselben Vorwurf auch den Privatarchitekten zu machen. Boshafte Seitenblicke wirft er auch auf die „*kostbaren Postpaläste*“ des Herrn Stephan, von denen „*viele ein Hohn auf das Daniederliegen von Handel und Industrie seien.*“

Die vorliegende Abhandlung behandelt nun gerade das der Kritik der „*ganzen Welt*“ am meisten ausgesetzte Gebäude. Wollte ich nun den vorstehenden Auslassungen gegenüber kein Wort der Erwiderung haben, mich im Gegentheil schweigend in den Tugendmantel des selbstbewussten Regierungs-Baumeisters hüllen, indem ich mich auf den folgenden, vom philosophischen Standpunkte aus gewiss sehr empfehlenswerthen Vers stützte:

„Der eine acht's,
Der andere betracht's,
Der dritte verlacht's,
Was macht's!“

so würde man mir mit Recht zurufen: „*O Antisthenes, das böse Gewissen scheint durch die Löcher deines Mantels!*“ Ich war daher gewissermassen verpflichtet, das Wahre in diesen Aeusserungen vom Falschen zu trennen, und dieser Aufgabe bin ich im I. Theile meiner Arbeit gerecht geworden, *die also ein allgemeineres Interesse in Anspruch nehmen dürfte, als ihr Titel vermuthen lässt*. Ich gebe übrigens von vornherein zu, dass es um das Hochbauwesen der Eisenbahnen durchaus nicht so bestellt ist, wie es sein sollte. Im anderen Falle wäre es ja auch nicht möglich, dass die Dilettanten der Kammer und ihre Freunde nun schon seit Jahren über dasselbe schreiben und sprechen, wie es in jedem anderen Fache unerhört erscheinen würde. Oder ist schon jemals z. B. der schlechten Curen der Doctoren oder der unerfreulichen Processführungen der Juristen wegen die Schliessung der medicinischen oder juristischen Vorlesungen und die Abschaffung der Examina vorgeschlagen worden, um nach Versenkung der betr. Schlüssel in irgend ein tiefes Gewässer die Heilung der kranken Menschheit fürderhin den Privatheilkünstlern oder die Führung der Processe den Rechtsconsulenten zu übertragen?!

Der II. Theil der vorliegenden Arbeit hat die vorwiegende Tendenz, das vom Abgeordneten Grumbrecht (Sitzung vom 1. December 1880) aufgestellte Problem, zugleich „*schön und billig*“ zu bauen, zu lösen. Dementsprechend *basiren wir die Schönheit des Bauwerkes auf die möglichste Durchbildung des baulichen Organismus*, letzteren aber auf den Zweck (Gesamt- und Einzelzwecke) und verwenden zur Herstellung dieses Organismus das „*zunächst liegende*“ oder „*heimische*“, also am wenigsten kostspielige Material.

Der Decoration, welche heutzutage vielfach als das Wesentlichste des Schönbaues betrachtet wird, legen wir zwar eine nicht unwichtige, aber immerhin nur secundäre Bedeutung bei, von welcher je nach der Wichtigkeit des Bauwerkes mehr oder minder abgesehen werden kann.

Wir stellen also dem modernen Façadenbau, dessen Hauptschönheitsmomente das *ornamentirte Detail* und die *Symmetrie* bilden, die *charaktervolle Gruppierung* und die möglichste *Prononcirung der Einzeltheile* nach ihren Zwecken gegenüber. Beides ordnet sich den Gesetzen der *Eumetrie*, dieser feineren, allerdings nicht so leicht zugänglichen Schwester der Symmetrie, unter und ist ohne kostspielige Mittel zu erreichen.

Im III. Theile endlich untersuchen wir, ob und in wie weit die von uns aufgestellten praktischen und ästhetischen Grundsätze an den von uns vorgeführten Beispielen zur Anwendung gekommen sind.

Um letztgenannte Untersuchungen möglichst lehrreich zu machen, mussten auch einige nicht zur Ausführung gekommene Projecte mit in die Discussion gezogen werden. Diese kennzeichnen sich auf den beiliegenden Blättern durch eingeklammerte Unterschriften. Zugleich bemerken wir, dass diejenigen Bauten, die nicht vom Schreiber dieser Zeilen entworfen sind, den Namen ihrer Autoren tragen.

„In bunten Bildern wenig Klarheit!“ — dürfte übrigens jeder Freund systematischer Ordnung ausrufen, der die zu gegenwärtiger Abhandlung gehörigen Illustrationen betrachtet. — Auch ich bin gerade kein Freund systematischer Unordnung, aber mit dem Versuche, das genaue Gegenteil derselben zu erreichen, musste ich schon an dem einen Umstande scheitern, dass fast alle Zeichnungen oder vielmehr deren photographische Abnahmen, wie ich sie nach und nach für die vorliegende Arbeit angesammelt hatte, einen sehr verschiedenen Maassstab zeigten. Unzweifelhaft würde die Uebersichtlichkeit und der Vergleich der Bauwerke untereinander klarer und bequemer sein, wenn letzteres nicht der Fall wäre, aber hierzu hätte es einer Umarbeitung des gesammten Materials bedurft, wozu es platterdings an Zeit fehlte. Ich muss daher den nachsichtigen Leser, der übrigens durch die grosse Zahl der demselben Mangel huldigenden Fachschriften nicht allzusehr verwöhnt sein dürfte, betreffs der Vergleichung der Grössenverhältnisse auf die eingeschriebenen Maasse verweisen, von denen übrigens immer nur die wichtigeren ausgewählt worden sind.

Eine weitere Schwierigkeit, Alles hübsch systematisch zu ordnen, lag in der Stylfrage; denn dass die Gothiker, wenigstens diejenigen von der strengen Observanz, die antikisirenden Bauten entweder mit entsprechendem Pathos zurückgewiesen, oder doch als Aschenbrödel, streng von der mittelalterlichen Aristokratie geschieden, in die Ecke verwiesen haben würden, während die nicht hinreichend duldsamen Freunde der Renaissance das umgekehrte Zwangsverfahren wünschen mussten, dass ferner beide vereint die stylistisch auf neutralem Boden stehenden Ziegelrohbauten wahrscheinlich für architektonische Fledermäuse, die weder Vogel noch Maus sind, erklärt und daher als nicht salonfähig gern ganz vermisst haben würden, dürfte ebenfalls kaum zweifelhaft sein. Auf Beifall war also auch nach dieser Seite hin nicht zu rechnen.

Die dritte und nicht geringste Schwierigkeit verursachte die vom Formate des vorliegenden Buches vorgeschriebene Schablone, welche mit brutaler Gewalt verlangte, dass die Illustrationen in gleich grosse Parallelogramme und zwar in ähnlicher Weise hineingepresst würden, wie einst Xerxes seine Heerhaufen in gleich grosse Vierecke treiben liess, um ihre ungefähre Zahl zu constatiren. Dass hierbei manches Zusammengehörige auseinander gerissen werden musste, um die hier und da sich ergebenden Lücken auszufüllen, lag um so näher, als keine „Lückenbüsser“ in des Wortes schlimmer Bedeutung zugelassen werden durften.

Findet der Leser nach allem diesem, dass die Ordnung der zu gegenwärtiger Abhandlung gehörigen Illustrationen diejenige eines architektonischen Potpourris nicht wesentlich überragt, so wird er hierfür in dem Gesagten gewiss hinreichende mildernde Umstände finden.

Um so mehr habe ich mich bemüht, die systematische Ordnung im Texte walten zu lassen, den ich daher als starken, gleichsam tauartigen Ariadne-Faden zu construiren suchte, mit dessen Hülfe sich der Leser „sonder Furcht und Grauen“ in das Labyrinth der Bauwerke hineinwagen kann.

KÖLN, im Mai 1881.

EB. WULFF.

I.

Romantiker und Materialisten.

„Da liegt Musik d'rin!“

„Ledern!“

Ein Berliner Bildhauer, dessen Atelier ich während meiner Studienzeit zuweilen besuchte, pflegte, wenn er sich Kunstgebilden gegenüber sah, die ihm durch Schönheit der Formen oder Harmonie der Composition ganz besonders gefielen, auszurufen: „Da liegt Musik d'rin!“ Er bekräftigte durch diese ihm zur Gewohnheit gewordene, grammatikalisch nicht eben besonders nachahmungswerthe Redensart die alte Wahrheit, dass die Harmonie der Formen für das Auge eine ähnliche Empfindung hervorruft, wie die Harmonie der Töne für das Ohr. In ähnlicher Weise wird der Reisende, welcher die stillen Thäler der Eifel auf der Strecke Call-Trier durchfährt und in einer ganzen Reihe von Stationshäusern die blühendste Romantik in rothem Sandstein verkörpert findet, sich unwillkürlich mit vorgenanntem Professor der Bildhauerkunst musikalisch-romantisch angehaucht fühlen, wie wenn er an jedem Haltepunkte seiner Fahrt von einem die Laute schlagenden Troubadour begrüsst würde. Dieser Genuss erblüht natürlich nur künstlerisch empfindsamen, zartbesaiteten Seelen, nicht aber jenen Barbaren, die sich in den modernen Materialismus, wie weiland der hörnerne Siegfried in Drachenblut, so tief versenkt haben, dass sie durch eine vollkommene Hornhaut gegen alle idealen Regungen gesichert scheinen, ja sich letzteren gegenüber sogar mit einem steifen Zorne wappnen, wenn sie all des Geldes gedenken, das da ihrer Meinung nach einer romantischen Grille zu Liebe unnütz ist vergeudet worden. Es geht ihnen ungefähr wie unsern vierfüssigen Hausfreunden, die, wenn man sie zwingt, Musik zu hören, ihrem gepressten Herzen durch langgezogene Klagetöne Luft machen, wobei letzteren jedoch, und das ist allerdings ein wesentlicher Unterschied, die angebliche Kostenersparniss nicht als mildernder Umstand zu Gute kommt.

Vorgenannte, auf der Eifeltour begriffene Siegfriede beruhigen sich erst wieder, wenn sie mit der Station Call dem romantischen Mittelalter entflohen sind und von nun an rechts und links die nach gleicher Schablone gebauten, glatt verputzten und sauber in Oel gestrichenen Empfangsgebäude, eines nach dem andern, vor ihren vergnügten Blicken auftauchen sehen, die, wie Infanterie-Wachtposten, alle in gleicher Uniform, ihre Schilder als einziges, den Dienstmännern abgelaushtes Unterscheidungsmerkmal dem Vorüberfahrenden zur Lectüre präsentiren. Die Romantiker finden diese Postenkette „ledern“, ihre Gegner aber, welche stets mit Emphase betheuern, dass die Privatbahnen lediglich „Erwerbsgesellschaften“ sind, „deren Interesse in keiner Weise geschädigt werden dürfe“,*) haben diese Putzbauten wegen ihrer angeblichen Wohlfeilheit so liebewarm an's Herz gedrückt, dass sie dieselben bis in die allerneueste Zeit hinein, und zwar in stets gleicher Uniform, auch dort ausgeführt haben, wo die Gegend bisher durch sie nicht „angeödet“ wurde. Leider übersehen sie dabei (die Liebe macht ja blind), dass die regelmässigen und aussergewöhnlichen Erneuerungen und Reparaturen, welche Putz und Anstrich in Folge der meist sehr exponirten Lage der Bauten Jahr aus Jahr ein verlangen, von anderen aus dem Festhalten der Schablone entspringenden Nachtheilen ganz abgesehen, ihre Lieblinge am Ende doch weit kostspieliger

*) Ich muss hier beifügen, dass ich diese Krämerseelentheorie niemals von den Aktionären der Privatbahnen, wohl aber von deren Beamten habe aussprechen hören, die also anscheinend für das Gedeihen der Bahn weit besorgter waren, als erstere. — Rücksichtlich dieser Theorie wäre die Verstaatlichung der Bahnen jedenfalls als ein Glück zu betrachten; denn der Staat wird niemals, gleichsam als Geschäftsinhaber, die bloss durch schnöde Concurrenz geregelte Ausbeutung des Publikums, wohl aber das allgemeine Wohl des Volkes als seine erste Pflicht zur Grundlage seines Handelns machen.

Wulff, Das Eisenbahn-Empfangsgebäude.

machen, als die soliden Rohbauten, die daher auch bei den meisten öffentlichen Bauunternehmungen bereits Regel geworden sind. *)

Und derartige Putzbauausführungen geschehen an den Ufern des Rheines! — Unzweifelhaft bildet der alte Vater Rhein eine der schönsten, wichtigsten und in geschichtlicher wie kunsthistorischer Beziehung interessantesten Strassen des Erdenrundes. Der Architekt, den diese romantischen Ufer nicht rühren, leidet offenbar an einer Verstocktheit des Kunstgewissens, die, wenn sie nicht durch grob-materialistische Gesinnung künstlich erzeugt ist, ihre letzte Quelle sicher nicht im germanischen Volksbewusstsein, sondern eher im Lager Dschingiskhan's oder Attila's, der ja auch schon einmal die Ufer des Rheines verwüstet hat, vermuthen lässt.

Wie es nun möglich geworden ist, dass die in allen anderen Beziehungen so mustergültige Rheinische Bahn an den Ufern des Kyllbaches im fernen Eifelgebirge Bauten ausgeführt hat, die das Herz jedes biedern Deutschen erfreuen, während sie an den Ufern des Rheines, also in ihrem eigentlichen Stammsitze, bis in die neueste Zeit an einer Bauweise festhielt, welche sich in praktischer und stylistischer Beziehung längst überlebt hat, das wollen wir in einem besonderen Kapitel besprechen, welches das homerische Motto führt: „ὅς ἀγαθὸν πολυποιεῖν, εἰς χοῖραν ἔστω!“¹, was in unser geliebtes Deutsch übertragen ungefähr so viel heisst wie: „Viele Köche verderben den Brei!“

Wir begnügen uns hier damit, dem Leser die in Obigem gebührend geschmähten Putzbauten, welche, und das ist ebenfalls charakteristisch, ausnahmslos an der äusseren Symmetrie auch dort krampfhaft festhalten, wo die innere Raumeintheilung dieses verbieten würde, in den während des Jahres 1879 ausgeführten, ziemlich genau übereinstimmenden Empfangsgebäuden „Longerich“ und „Roisdorf“ vor Augen zu führen. (Taf. 1. 2.) Natürlich erhält man den richtigen Eindruck von Eisenbahn-Empfangsgebäuden nur dann, wenn man sich dieselben nicht einzeln, sondern en gros vorstellt, wie sie sich längs ganzer Linien dem Auge in rascher Aufeinanderfolge präsentiren. Graphisch würde sich dieser Effekt annähernd haben erreichen lassen, wenn die beiliegenden 8 Blatt Zeichnungen statt mit einem Potpourri aller möglichen Bauten, mit lauter „Longerichs“ und „Roisdorfs“ angefüllt wären. Wehe jedoch Jedem, der irgend einer Kunsthandlung das Anerbieten einer derartigen Veröffentlichung machte!

Von den Bauten der Strecke Call-Trier, welche ohne Ausnahme wesentlich untereinander verschieden sind, bringen wir die Empfangsgebäude „Gerolstein“, „Kyllburg“, „Speicher“ und „Erdorf“ zur Anschauung. (Taf. 1. 2. 3.) Leider können wir nur geometrische Aufrisse vorführen und müssen es dem phantasiereichen Leser überlassen, sich dieselben perspectivisch, inmitten einer oft wildromantischen Gegend, mit entsprechender Beleuchtung und obligatem Troubadour zu denken.

Staat und Eisenbahnarchitektur.

„Thut nach ihren Worten, aber nicht nach ihren Werken!“

Es ist für den Architekten von grosser Wichtigkeit, zu wissen, wie sich der Staat, der im Begriffe steht, sämtliche Bahnen unter seine Verwaltung zu bringen, zu den Eisenbahnhochbauten stellen wird; ob er die oben erwähnte und unten noch näher zu würdigende Schablone festhalten und verallgemeinern, oder ob er der freien, künstlerischen Entwicklung günstig sein wird. Ueber die Pflicht des

*) Sämmtliche Bauten (auch die Tunnels und Brücken) der Linie Call-Trier sind aus dem „*nächst liegenden Material*“, worüber weiter unten, erbaut worden. Für einzelne wurden die in den Einschnitten der Bahn gewonnenen Steine benutzt, wobei man allerdings, um das nöthige Quantum zu erhalten, die Profile derselben erweitern musste. Für die übrigen Bauten lieferten die in unmittelbarer Nähe der Bahn liegenden, zum Theil von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gepachteten Brüche das nöthige Material. Die Transportkosten der Hochbau-Materialien wurden dadurch auf ein Minimum reducirt, dass die Bahn den Transport zu den einzelnen Stationen nach ihrer Eröffnung selbst übernahm. Als provisorische Empfangsgebäude dienten bis zur Fertigstellung der Definitiva zum Theil leichte Bretterbuden, zum Theil die bereits fertigen Beamtenwohnungen. Da an den Ankauf der nur aus weiter Ferne zu beziehenden und daher viel zu kostspieligen Ziegel gar nicht gedacht werden konnte, so können die obengenannten Herren über zu theures Material jedenfalls nicht klagen. Höchstens könnte dieses bezüglich der nicht unerheblichen Steinmetzarbeiten geschehen. Die Kosten der letzteren aber dürften, wie schon gesagt, durch die Reparaturkosten etwaiger Putz- oder unsolider Holzbauten, die man an ihre Stelle hätte setzen können, bereits aufgewogen sein. Uebrigens waren bezüglich der Steinmetzarbeiten, ohne dass dadurch die Schönheit wesentlich beeinträchtigt worden wäre, Ersparungen möglich. Man musste nur die Bekleidungen der Mauern nicht als Quadern, sondern blos hammerrecht bearbeiten.

Staates in dieser Hinsicht kann kein Zweifel obwalten. Derselbe zwingt seine Baubeamten, ausser langjährigen vorbereitenden die umfassendsten Fachstudien zu machen, um sie zu befähigen, wenn dieser Zweck auch wegen der übermässigen Anforderungen nur zum Theil erreicht wird, an der Spitze der künstlerischen und wissenschaftlichen Bewegung ihres Faches zu marschiren; er baut grossartige Bauschulen, besoldet die an diesen angestellten Lehrkörper, setzt Prämien auf ausgezeichnete Leistungen, zahlt vielversprechenden jungen Leuten Stipendien zu Kunstreisen, bewilligt grosse Summen für die Erhaltung und Erforschung vaterländischer und klassischer Kunstdenkmale, nimmt sich des Kunsthandwerkes an etc. Nun gibt es aber keine Bauten, die geeigneter wären, die Architektur und das Kunsthandwerk in allen Städten und Gauen des deutschen Reiches bis in das entlegenste Gebirgsdorf hinein dem Volke in mustergültigen Beispielen vor Augen zu führen und die Kräfte des Handwerkes so umfassend heranzuziehen und zu veredeln, als gerade die Hochbauten der Eisenbahnen, die, vor Aller Augen an den Knotenpunkten des gesammten Verkehrslebens aufgestellt, zur Kritik, und, wenn diese bestanden, zur Nachahmung geradezu gewaltsam herausfordern. Hierbei kommen nicht nur die Neubauten aller noch auszuführenden, sondern auch die zahlreichen Neubauten der bestehenden Linien in Betracht, die zum Theil an die Stelle der bisherigen Provisorien, zum Theil an die Stelle der den jetzigen Anforderungen nicht mehr entsprechenden, aus der ersten Entwicklungsperiode des Eisenbahnwesens stammenden Massivbauten zu treten haben, *von welcher letzteren in einigen Decennien nur noch wenige vorhanden sein dürften.*

Wenn nun der Staat einsieht, dass *organisch* durchgebildete Bauten — und *die Durchbildung des baulichen Organismus nach den gegebenen, fast bei jeder Station wechselnden Anforderungen mit den zunächst liegenden Mitteln bildet hier die einzig berechtigte Grundlage des architektonischen Schaffens* —, nicht nur die schöneren und solideren, sondern auf die Dauer auch die wohlfeileren sind, wird er dann noch an jener Schablone festhalten wollen, die sich um die speciellen Anforderungen der einzelnen Stationen, die gerade dort sich besonders empfehlenden Materialien, wie sie sich oft an historischen Denkmalen in naturgemässester Verwendung dem Auge aufdrängen, um die grössere oder geringere Wichtigkeit des Ortes auch in kunsthistorischer Beziehung, um den Charakter der Gegend etc. wenig oder gar nicht kümmert, jener Schablone, die eben desshalb auch den Anforderungen des Betriebes und des Publikums niemals in vollkommen correcter Weise entsprechen kann?! Was nützt der grossartige Apparat, den der Staat zur Hebung der Baukunst mit unsäglichen Kosten eingerichtet hat, wenn er die naturgemässesten Grundlagen des architektonischen Schaffens gerade da verleugnen wollte, wo er, gleichsam wie die Mutter Erde mit unzähligen Brüsten versehen, die gesammte Nation mit der unverfälschten Milch echten Kunstlebens zu nähren verpflichtet wäre?! „*Hic Rhodus, hic salta!*“ Hier ist die wahre Werkstätte der Kunst, die Fortbildungsschule des Volkes, *die sich durch keine Akademie und eben so wenig durch einzelne Prachtbauten der Hauptstädte ersetzen lässt.* Würde der Staat nicht dem Pharisäer gleichen, nach dessen Worten, nicht aber nach dessen Werken man sich zu richten hat, wenn er zwar schöne Phrasen über „*die Blüthe der vaterländischen Kunst*“ oder über „*die Hebung des Kunsthandwerkes*“ im Munde führte, durch seine speciellen Vertreter aber nicht nur nicht „*billig und schlecht*“, sondern sogar *theuer und schlecht* und nebenbei auch *hässlich* bauen lassen wollte?!

Staats-Baumeister und Eisenbahnarchitektur.

„Renegaten“ und „Mädchen für Alles!“

Welche Verpflichtungen hat der Baumeister bezüglich der ihm übertragenen Eisenbahnbauten in seiner Eigenschaft als Künstler? — Auch die Beantwortung dieser Frage ist, sofern sie diejenigen Baumeister betrifft, welche den vom Staate vorgeschriebenen Studiengang durchgemacht haben, nicht schwierig. Der Studirende der Baukunst hat das Gymnasium zu absolviren, sich also das Maximum jener humanistischen Vorbildung anzueignen, welche ihn befähigt, nach und nach in jenen Wettstreit einzutreten, welchen, wenn ich mich pathetisch ausdrücken darf, die Ritter vom Geiste auf den weiten Gefilden von Kunst und Wissenschaft führen. Das eigentliche Fachstudium beginnt er mit der nicht leichten Aufgabe, sich einen allgemeinen Einblick in die verschiedenen Disciplinen desselben zu verschaffen, die wegen ihrer grossen Zahl, obgleich sie in den Lehrplänen systematisch geordnet und classificirt sind, schon in ihren blossen Namen schwer zu memoriren sind, so dass der arme Student vor ihnen wie vor dem Schlangen-

haupte der Medusa zu Stein erstarren würde, wenn er nicht schon auf dem Gymnasium etwas von jener Weltweisheit in sich aufgenommen hätte, die da lehrt, dass nichts so heiss gegessen wird, als es gekocht ist. Die Hauptschwierigkeit des Studienganges, die denselben vor allen übrigen gelehrten Fächern auszeichnen dürfte, liegt darin, dass er, was allerdings in neuester Zeit etwas abgeschwächt worden ist, zu gleicher Zeit die höchsten *künstlerischen* und *wissenschaftlichen* Aufgaben stellt, z. B. die Verarbeitung des Differentialcalculus, die einen mathematisch-philosophischen Kopf verlangt, und die ästhetische Beherrschung der Baukunst aller Zeiten und Völker nebst praktischer Handhabung der Baustyle, wozu nicht nur eminente künstlerische Anlagen, sondern auch ein ausgeprägt kunsthistorischer Sinn erforderlich sind. Dass aber *Speculation* und *theoretisches Wissen* einerseits und *künstlerisch-schöpferische Kraft* andererseits selten in einer Person vereinigt sind, ja sich bei der überwiegend grossen Majorität der Menschen fast wie zwei feindliche Pole der Geistesthätigkeit gegenseitig ausschliessen, ist eine bekannte Thatsache.

Doch gehen wir auf die Schwierigkeiten des Faches, obgleich sie auf manche Erscheinungen des Hochbauwesens der Eisenbahnen ein helles Licht zu werfen geeignet sind, für jetzt nicht näher ein und nehmen wir an, dass derjenige, der dasselbe aus vorwiegend künstlerischem Interesse erwählt hat, sich mit dem tieferen Verständniss der ästhetischen und geschichtlichen Seite desselben zugleich die praktische Beherrschung seiner Kunst erworben hat. Unzweifelhaft bildet dieses Wissen und Können des Baumeisters die Quintessenz dessen, was ihn als Fachmann vom Bauhandwerker, Maurermeister und Bauunternehmer unterscheidet und ihm, von seiner überlegenen humanistischen Bildung ganz abgesehen, die geistige Superiorität über letztere sichert. Würde er diese edelsten Zweige seines Faches, die den eigentlichen Kern desselben ausmachen, abschneiden oder verdorren lassen, um sich etwa aus Bequemlichkeit oder Liebedienerei gegen Vorgesetzte, die in der Liebe zur Kunst eine höchst überflüssige, dem praktischen Leben feindliche Schwärmerei sehen, jener bureaukratischen Schablone in die Arme werfen, die den sogenannten „Eisenbahnstyl“ zum Gespötte der Welt gemacht hat,*) so würde er, ich kenne keinen milderen Ausdruck, zum Verräther an seiner Kunst und am Genius des deutschen Volkes werden. Er würde nicht mehr den Rittern vom Geiste, sondern den subalternen Geistern zuzuzählen sein.

Die Zahl dieser Renegaten dürfte übrigens nur eine geringe sein, weil sehr viel dazu gehört, das Streben echt idealer Naturen zu ersticken, obgleich diese an Zahl von jenen Philistern, welche in dem Idealisten den *unpraktischen Menschen par excellence* zu sehen gewohnt sind, heutigen Tages vielleicht um das Hundertfache übertroffen werden. Auch bewerben sich ausgeprägte Künstlernaturen nur selten um Beschäftigung bei den Eisenbahnen, weil hier der Hochbau, obgleich er stets eine sehr wichtige, in manchen Fällen sogar die schwierigere Partie der Bauausführungen bildet, fast durchgängig als Stiefkind behandelt wird. Gewöhnlich liegt die Bestimmung über denselben, was übrigens nach der Entwicklung des Eisenbahnwesens erklärlich erscheint, in genere und specie in den Händen derjenigen Beamten, die sich vorzugsweise als Ingenieure oder für die Verwaltung ausgebildet haben. In diesem Falle ist es noch ein Glück, wenn letztere aus der Fülle ihrer Studien wenigstens ein lebendiges Interesse und künstlerisches Verständniss für die Aufgaben der Architektur gerettet haben, weil sie dann dem künstlerischen Streben wenigstens nicht feindlich entgegenreten oder letzteres sogar begünstigen. Dass ohne eine derartige Begünstigung die Eifel niemals Bauten erhalten haben würde, um welche der Rhein sie mit Recht beneidet, wollen wir nur nebenbei bemerken. Solche Fälle sind übrigens selten und dürften sich keineswegs nach Dutzenden aufzählen lassen. Bekannt sind uns nur einzelne Linien der braunschweigischen, hannover'schen und badischen Bahnen, bei welchen auf die architektonische Durchbildung auch der *kleineren* Empfangsgebäude Werth gelegt worden ist.

Sind diejenigen aber, denen das Verdict über Leben und Tod der Eisenbahn-Architektur in die Hand gegeben ist, trockene Verstandsmenschen ohne jedes ideale Interesse, die in den Bahnen blosse

*) Wir bringen einige Aeusserungen aus dem preussischen Abgeordnetenhaus (erste Berathung der Eisenbahnvorlage, 1879) in Erinnerung, denen wir übrigens, wir werden darauf zurückkommen, nicht nach allen Richtungen hin beipflichten können.

Dr. *Reichensperger* (Cöln): „Unsere Eisenbahnbauten tragen den Stempel der *Langeweile* und des *nutzlosen Luxus*; dagegen lässt man die dringendsten Nützlichkeitsrücksichten ganz ausser Acht und verlegt gewisse Bedürfniss-Lokalitäten oft so weit vom Bahnhof, dass man sie gar nicht erreichen kann.“ (Heiterkeit.) . . .

Minister Maybach: „Ich stehe den Anregungen des Vorredners sympathischer gegenüber, als er vielleicht glaubt. Unsere Bau-Organisation entspricht nicht unsern jetzigen Verhältnissen und Bedürfnissen“ . . .

v. Meyer (Arnswalde): „Unser vierstöckiger Kasernenstyl steht dem eigentlichen Kunstbau entgegen und viele Geschmacklosigkeiten laufen mitunter. So sind die Rheinbrücken bei Cöln und Mainz Werke baulicher Barbarei. Die *Langeweile der Eisenbahnbauten* hat ein Pendant in den *monotonen Parkanlagen* neben den Bahnhöfen, die immer dieselben sind von Eydtkuhn bis Heidelberg“ . . .

Dampffuhrunternehmen für Frachtgut-, Packet- und Personenbeförderung mit akademisch und nichtakademisch gebildeten Fuhrknechten sehen, nicht aber eines der wichtigsten Mittel für die Kulturbestrebungen der Menschheit, so bestehen die architektonischen Leistungen der Eisenbahnen entweder in Provisorien, weil diese den Fuhrunternehmern wenigstens für die erste Zeit die wenigsten Auslagen verursachen (was die Nachkommen zahlen müssen, kümmert die egoistischen Herren nicht), oder im günstigsten Falle in jenen glattgeputzten und sauber in Oel gestrichenen Bauten, deren ästhetische Wirkung wir bereits oben als „ledern“ bezeichnet haben.

Man sollte nun meinen, vorgenannte Herren würden der Kostenersparniss halber auch auf den äusseren Firniss ihrer Bauten verzichten! Aber zur Ehre der Menschheit muss gesagt werden, dass auch die trockensten Eisenbahnbureaukraten und der raffinirteste Kaufmann nicht ganz und gar ohne ästhetisches Gefühl sind. Wie sie ihre Stiefel mit Glanzwichse geputzt, so wünschen sie die Waggon lackirt, die Schaffner propre gekleidet und die Bauten sauber in Oel gestrichen. Blosser Liebe zur Reinlichkeit kann das unmöglich sein, sonst würden sie sich ja mit propren, aber bloss gethranten Stiefeln, und bei den Schaffnern statt mit blankgeputzten Metallknöpfen, mit weniger kostspieligen aus Horn begnügen.

Wie sehr übrigens diese Prosaiker und Materialisten des Eisenbahnwesens heutzutage noch dominieren, oder wenigstens bis vor Kurzem dominirt haben, liesse sich leicht mathematisch feststellen, wenn man die Zahl der schablonirten Empfangsgebäude in Deutschland zu den wirklich architektonischen Schöpfungen in Vergleich stellte.

Natürlich kann eine durchgreifende Aenderung im Hochbauwesen der Eisenbahnen und des Staates überhaupt nicht eher eintreten, als bis die Trennung der Architektur von dem Ingenieur- und Verwaltungswesen eine vollständige und obligatorische geworden ist, indem der Staat ein für alle Mal darauf verzichtet, aus seinen Baubeamten „Mädchen für Alles“ zu machen, die je nach Bedürfniss im Wege-, Wasser-, Kirchen-, Kanal-, Palast-, Brücken-, Häuser- und Tunnelbau, ausserdem aber im Verwaltungsfache etwas leisten können: eine bis vor Kurzem nicht nur im Studiengange, sondern auch in der Praxis befolgte Verflachungsmethode, an der gerade die besten Geister, eben weil diese überall etwas Tüchtiges leisten zu müssen glauben, verkümmern und elendiglich zu Grunde gehen müssen. Ob an diesen Zuständen die neuerdings eingeführte bloß facultative Trennung der Fächer Vieles ändern wird, müssen wir bezweifeln. Die Meisten dürften sich, der praktischen Zeitrichtung entsprechend, auf alle Fälle präpariren und sich zu jenen oberflächlichen Vielwissern ausbilden, welche den idealeren Geistern überall die Wege verlegen. *) Uebrigens werden die Schatten der bisherigen Zustände noch weit in die Zukunft hineinreichen.

Die Stellung der Privat-Architekten zum Hochbauwesen der Eisenbahnen und des Staates überhaupt.

„Vielleicht führt ein Studium der dortigen (englischen) Verhältnisse dazu, dass wir unsere Bau-Akademie ganz schliessen und die Schlüssel in die Spree werfen (Heiterkeit); denn England kennt keine Examina.“

Dr. Reichensperger (im preussischen Abgeordnetenhaus
am 6. Dezember 1879).

Von jenen Ständen und Beamtenkategorien, welche die wichtigsten geistigen und materiellen Interessen des Staates und der Gesellschaft zu wahren haben, verlangt der Staat die sogenannte „akademische Bildung“ und versichert sich derselben durch wiederholte Prüfungen. Würde er diese Höhe der geistigen Durchbildung nicht verlangen, so würden die betreffenden Stände nicht nur nichts Erspriessliches leisten, sondern im Gegentheil Staat und Gesellschaft auf's höchste schädigen. Zugleich würde der Corruption, welcher, wenngleich sie durch bloß wissenschaftliche Bildung niemals vollständig zurückgedrängt werden kann, doch durch die bestehenden strengen Anforderungen sehr grosse Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden, Thor und Thür geöffnet; denn leider entspricht es der heutzutage grassirenden grob materialistischen Gesinnung der Menschen, dass sie ihre egoistischen Zwecke dort, wo der edle

*) Wir haben hier eine ähnliche Frage wie bei der Regeneration des Handwerks, die meines Erachtens ohne „Zwangs-Innung“ nicht gelöst werden kann. (Vergl. übrigens die Anmerkung zu dem folgenden Aufsatz.)

Wettstreit der Geister nicht mehr den Ausschlag gibt, mit allen möglichen andern, minder beschwerlichen aber um so verwerflicheren Mitteln zu erreichen suchen. Wer zweifelt z. B. daran, dass im Stande der Mediciner, wenn der akademische Studiengang und die Examina wegfielen, nicht sehr bald die Kurpfuscher, Charlatans und Quacksalber, in demjenigen der Juristen die Winkelconsulenten, Rabulisten etc. an's Ruder kommen und die ernsteren Geister, eben weil diese die Marktschreierei verachten, verdrängen würden!? Aehnlich würde es in jenen Ständen gehen, die wir speciell als die „gelehrten“ zu bezeichnen pflegen. Die Wissenschaften würden nicht mehr ihrer selbst wegen gepflegt werden. Statt dessen würden das Brodstudium, die Stellenjägerei und das Streberthum in den Vordergrund treten und die idealen Bestrebungen nach und nach aus den Schulen und Hörsälen verbannen. Cliquen und Assekuranzgesellschaften würden sich bilden (es sollen deren ja jetzt schon existiren), welche die eigenen Leistungen in den Himmel zu erheben, diejenigen der nicht Assekurirten dagegen zum mindestens todt zu schweigen für ihre zweckmässigste Aufgabe halten würden.

Am ersten kann noch die Kunst im engern Sinne des Wortes, wenn auch niemals des schwierigen Studienganges, denn *„nur für viele Mühe verkaufen uns die Götter alles Gute“*, so doch der Examina entbehren, an deren Stelle dann die Meisterwerke treten. *„Die Kunst geht nach Brod“* und ist nur in Ausnahmefällen ein lucratives Geschäft, weshalb sich ihr in der Regel nur wahrhaft ideale, wenn auch nicht immer berufene Geister zuwenden. Würde sie sich wie die Photographie erlernen oder durch irgend ein Surrogat ersetzen lassen, so würden die „Künstler von Gottes Gnaden“ in der Concurrenz mit dem grossen Haufen bald Bankerott machen.

Anders ist es mit der Baukunst. Sie ist seit langem ein *bevorzugtes* Feld einestheils für kleine und grosse Speculanten, welche sie pecuniär auszubeuten suchen, andernteils für Jene, welche mit ihrer Hülfe gesicherte Stellungen im Staatsdienste erlangen wollen. Wären daher ein geregelter Studiengang und Meisterprüfungen schon bei den Privatarchitekten höchst wünschenswerth (die wenigen wahrhaft idealen Baukünstler, die dessen nicht bedürften, bestärken als Ausnahme nur die Regel), so wird beides unbedingt geboten bei dem grossen Heere der Staatsbaubeamten. Niemand wird bezweifeln, dass letztere, mögen sie nun an den Hochschulen oder bei den grossen Bauunternehmungen des Staates wirken, unberechenbare materielle und ideale Interessen Staat und Gesellschaft gegenüber zu wahren haben, dass sie andernteils als Beamte ohne geistige Ueberlegenheit unmöglich das noch grössere Heer der Unterbeamten zweckentsprechend dirigiren können, wozu bekanntlich die blosse Tüchtigkeit im Fache noch lange nicht ausreicht. Wollte man auch hier nach Reichensperger's Vorschlage der Theorie des „laissez faire“ huldigen und jene Bestimmungen beseitigen, welche von Allen, welche ihre Dienste dem Staate als Baumeister widmen wollen, eine durchgreifende humanistische und fachwissenschaftliche, durch Prüfungen zu documentirende Bildung verlangen, so würde sich auch auf diesem Felde, das durch die Verstaatlichung der Bahnen noch wesentlich an Ausdehnung gewinnen wird, der egoistische Kampf Aller gegen Alle, „der Kampf um's Dasein“, wie es die Jünger Häckel's und Darwin's euphemistisch nennen würden, entwickeln, der da vorwiegend mit den Waffen schnöder Ueberlistung gekämpft wird. Die *Noblesse der Gesinnung* würde nur bei Wenigen die einzige Richtschnur, dagegen das *Strafgesetzbuch* bei der grossen Masse die einzige Grenze des Handelns bilden. Man mache doch den Versuch und lege die maassgebenden Stellungen in die Hände geistig wenig hochstehender aber geschäftlich routinirter Männer, und solche werden sich überall in den Vordergrund zu drängen wissen, wenn keine langjährigen Studien und schwierige Examina mehr hindernd in den Weg treten, und moralische und materielle Bestechung, Streberthum, Nepotismus, kleinlicher Brodneid und jene Menge von corrumpirenden Mitteln, welche heutigen Tages gerade in den Kreisen der Halbbildung als erlaubte Geschäftslisten gepriesen werden, also der „Klüngel“ in des Wortes verwegenster Bedeutung, jener ekelhafte Polyp, dessen Fangarme der aufmerksame Beobachter schon jetzt sich überall leise unter der Oberfläche hin und her bewegen sieht, wird zur allgemeinen Regel werden. Die künstlerische Seite der Baukunst wird zur prächtigen, auf das wenig kritische Auge des Publicums berechneten Reclame, der Staat aber zu der allseits und bestens entweder nach amerikanischem oder russischem Ringsystem zur melkenden Kuh.

Das wäre das traurige aber sichere Resultat, wenn der Staat einen Stand, dessen erspriessliches Wirken von langjährigen, fast die Hälfte des Lebens ausfüllenden Studien abhängig ist, der Concurrenz jener Menge überantworten würde, die kein anderes Princip zu kennen scheint, *als möglichst rasch und mit möglichst geringer Mühe möglichst reich zu werden oder zu möglichst gut situirten Stellungen zu gelangen*. Wer die *dominirende Macht dieses Princip's* in der heutigen Welt als vorhanden anerkennt, wird mir Recht geben, wer aber die Existenz desselben leugnet, also die Menschen in ihrer maassgebenden Mehrheit für

ganze oder halbe Engel oder hochgesinnte Idealisten hält (und wer spottet heutzutage nicht über diese „sonderbaren Schwärmer“?!), nun der mag die Examina abschaffen und die Schlüssel der Bauakademie in die Spree versenken, wo diese am tiefsten ist. Der vergesse aber auch nicht — denn was dem Einen recht ist, ist dem Andern billig —, auch die juristischen, philologischen und medicinischen Examina abzuschaffen, damit die Winkelconsulenten, Rabulisten, Streber und Charlatans, im Bunde mit Gründern und Wucherern die Quadrille um das goldene Kalb beginnen können. Der Staat hat ja keine Verpflichtung, sagte jener edle Minister, dafür zu sorgen, dass nicht der Dumme (und als solcher kann ja zeitweilig auch der Staat fungiren) von dem Klugen über das Ohr gehauen werde.

Glücklicherweise haben die Früchte, welche das Manchesterthum in der kurzen Zeit seiner Herrschaft bereits gezeitigt hat, den ernsteren Geistern die Augen geöffnet. So verlangen die solideren Elemente des Bauhandwerkerstandes, die es bisher verschmäht haben, „billig und schlecht“ zu arbeiten, um sich durch Massenproduktion zu bereichern, mit aller Energie die Wiedereinführung eines geordneten Lehrganges für ihre Lehrlinge, die zeitgemässe Umgestaltung der Innungen, gewerbliche Schiedsgerichte, Meisterprüfungen etc., um ihr Fach vor gänzlicher Depravation zu schützen. Ihre Petitionen werden demnächst den Reichstag beschäftigen. Diesen Bestrebungen werden unzweifelhaft auch jene Privatarchitekten beistimmen, welche ihr Leben in unablässigem Streben nach wissenschaftlicher und künstlerischer Vollendung hinbringen und *die Tüchtigkeit ihrer Leistungen*, nicht aber das *lucrative Geschäft* in den Vordergrund ihrer Arbeit zu stellen gewohnt sind. Niemand wird diese, die durch ihre Meisterwerke alle Prüfungen ersetzen, der höchsten Stellen im Staate für unwürdig erklären. Sie selbst aber werden zugeben, dass sie, wenn auch einzelne grosse Städte eine namhafte Zahl von ihnen aufweisen, doch der Legion der Baubeamten gegenüber nur „rari nantes in gurgite vasto“ sind, dass ferner die Examina nicht für einzelne hervorragende Geister, sondern für die grosse Menge berechnet und vorzugsweise als prophylaktische Mittel aufzufassen sind. Gerade sie, welche allein ihrem idealen Streben ihre Tüchtigkeit verdanken, werden mit Bedauern auf so manche der mit der Gründerperiode so üppig in's Kraut geschossenen jüngeren Architekten herabsehen, welche, unfähig das frühere Maurer- und Zimmermeister-Examen zu bestehen, oft mit kaum grösserer als elementarer Bildung ausgerüstet, ihren Meistern in möglichst kurzer Zeit eine gewisse Routine im Entwerfen und besonders in der Herstellung hübscher Façadenzeichnungen absehen, um sich dann für die grössten Aufgaben der Kunst für reif (man sehe sich die öffentlichen Concurrenzarbeiten an) und für die wahren Repräsentanten der „freien“ Kunst zu halten, während sie für jene Männer, deren Haare grau werden, ehe sie sich für tüchtige Meister zu halten wagen — denn „kurz ist das Leben, doch die Kunst ist lang!“ —, oft nur ein mitleidiges Lächeln haben. Diesen waren natürlich die Bemerkungen Reichenspergers über das „Bau-mandarinenthum“ Wasser auf die Mühle, und sie würden sofort sämtliche „Mandarinen“ verjagen, um sich an ihre Stelle zu setzen, wenn sie nicht mit ihrem ersten Sturmangriff, den ihre Wortführer angeblich im „baukünstlerischen Interesse“ unternahmen, ein so klägliches Fiasco gemacht hätten. Man vermuthete eben mit Recht, dass es sich hierbei weniger um das Interesse der Kunst, als vielmehr um die Unterbringung der überzähligen, aus der Gründerperiode stammenden Architekten handele. *)

Uebrigens ist auch der Missbrauch, der mit den Namen „Architekt“ getrieben wird, für die jetzige Zeit charakteristisch. Wer mag sich noch „Maurer- oder Zimmermeister“ oder gar „Lehrling“ und „Geselle“ nennen hören?! Das entspricht der modernen Halbbildung am allerwenigsten. „Baumeister“ klingt schon besser, aber diesen Titel zu wählen ist nicht Jedem gestattet. Noch schöner aber klingt „Architekt“ (ἀρχον τεκτόνων), was man vielleicht am richtigsten als „Erzbaumeister“, als „Baumeister par excellence“ übersetzen würde. Was der *Architrav*, d. h. der Hauptbalken, der die ganze Construction trägt, für letztere ist, das ist der *Architekt* für die Bauleute, also die alles stützende und dirigirende geistige Kraft. Er ist der Archidux, wo die Uebrigen nur Duces, der Archiepiscopus, wo die Uebrigen nur Episcopi, der Erzpffikus, wo die Uebrigen nur Pffikkusse sind. Offenbar hat aber nur derjenige das Recht, sich diesen schönen Namen beizulegen, der neben der praktischen Beherrschung seiner Kunst nicht nur die statisch-mathematische Grundlage derselben, die niemals durch die landläufigen Maurer- und Zimmermannsregeln ersetzt werden kann, sondern auch die Genealogie und das Wesen der Baustyle vollkommen erfasst hat, ganz abgesehen von der allgemeinen humanistischen Durchbildung, ohne welche kein höher gestellter Mann den Untergebenen gegenüber seine Autorität wahren kann. Zu all' diesem gehören aber gründliche wissenschaftliche Bildung und umfassende kunsthistorische Studien. Meines Erachtens ist für den Philologen das Studium der klassischen und mittelalterlichen Literatur nicht noth-

*) cfr. „Wochenblatt für Architekten und Ingenieure“ vom 16. Januar 1880.

wendiger als für den Architekten, der auf der Höhe der Zeit stehen will, das gründliche Studium der gesamten klassischen und mittelalterlichen Kunst. Diese kann aber nicht vollkommen erfasst und verstanden werden ohne jene Vorbildung, wie sie das Gymnasium oder ein entsprechendes, gleichwerthiges Selbststudium bietet. Welche Schwierigkeiten übrigens schon allein das Verständniss der architektonischen Formensprache bietet, *dazu bilden die seit Jahren auf diesem Gebiete geführten erbitterten Kämpfe die beste Illustration.*

Die Halbbildung ist übrigens ein Grundübel, eine wahre Gefahr für die jetzige Zeit. Wer sie auf dem Gebiete der Baukunst bekämpft, macht sich zugleich um das ganze sociale Leben verdient; denn Niemand wird leugnen, dass gerade sie in Verbindung mit der grob-materialistischen Zeitrichtung die Quelle der schlimmsten Erfahrungen der modernen Welt bildet. Die rationalistischen und national-ökonomischen Brocken, welche vom Tische der Encyclopädisten unter die Menge fielen, ohne von letzterer vollkommen verstanden und verdaut zu werden, haben die Jacobiner erzeugt, welche nicht nur am Darm des letzten Pfaffen den letzten König zu hängen wünschten, sondern auch in ihren „Nationalwerkstätten“ nach Babeuf'schem Muster die Ideen der Sozialdemokratie zu verwirklichen suchten. Die Nihilisten und Sozialdemokraten der neueren Zeit bauen auf beiden Fundamenten weiter. Ihre mangelhafte wissenschaftliche und geschichtliche Durchbildung lässt sie allen Ernstes an das Utopien ihres communistischen Zukunftsstaates glauben, und der Mangel jeglichen moralischen Gefühls, der an vollendeten Atheismus zu streifen scheint, lässt sie zur Verwirklichung desselben zu Dynamit und Meuchelmord greifen und den gewaltsamen Umsturz aller bestehenden Verhältnisse verherrlichen. Man nehme dem Volke den letzten Rest der Religion und erfülle es statt dessen mit jener seichten Philosophie, wie sie die Commis-voyageurs aller Orten mit Emphase predigen, oder sende es in die Schule zu „jenen witz'gen Leuten, — die Gott und Welt und was sie selbst bedeuten, — schon längst erkannt mit Häckel'schem Verstand“, und der nihilistische Staat ist fertig.

Kehren wir nach dieser nicht ganz unnöthigen Abschweifung zu unserm Thema zurück. Wir wiederholen, dass wir aus den angeführten Gründen dem Vorschlage Reichensperger's, die Examina abzuschaffen und die Schlüssel in die Spree zu werfen, unmöglich beistimmen können. *Dagegen verlangen wir eine gründliche Reform der Prüfungen und der fachwissenschaftlichen Ausbildung der Architekten.* Die Trennung der Architektur von den Ingenieurwissenschaften muss eine vollständige werden. Der Staat muss ganz und gar darauf verzichten, aus seinen Baumeistern *Verwaltungsbeamte* zu machen, wozu er juristisch gebildete Personen in hinreichender Zahl vorfindet, oder „*Mädchen für Alles*“, die sich nicht nur während ihres Studienganges auf alles Mögliche vorzubereiten haben, sondern auch in der Praxis zu den heterogensten bereits oben aufgeführten Dienstleistungen benutzt werden. Eine der traurigsten Folgen dieses Systems ist, dass die Baubeamten vielfach von Privatarchitekten, auch wenn diesen jede tiefere Durchbildung mangelt, durch eine gewisse äussere Routine im architektonischen Schaffen übertroffen werden, *wie sie nur durch consequente Bearbeitung eines und desselben Feldes erreicht werden kann.* Niemals würde sich unter letzteren eine allgemeine Bewegung gegen das Baubeamtenthum entwickelt haben, wenn Vorstehendes nicht eine offenbare Thatsache wäre, die noch des Weiteren durch die Unzahl der monotonen, jedes künstlerischen Werthes ermangelnden Eisenbahnhochbauten bekräftigt wird. Der Staat muss daher seine Architekten concurrenzfähig machen, indem er ihnen die Arme frei macht und den unnöthigen Ballast über Bord wirft. Daher nochmals: „*Multum, non multa!*“

Die nächsten Folgen des verfehlten Studienganges der Staatsarchitekten zeigen sich übrigens schon während den Prüfungen selbst. — Die „Clausurvereine“ haben ausser der Zusammenstellung und Beantwortung aller möglichen Fragen, wie sie im Examen gestellt zu werden pflegen, den Zweck, die Examinanden speciell für ihre Clausuraufgaben vorzubereiten. Es wird daher innerhalb derselben eine möglichst grosse Anzahl von Entwürfen, wie sie im Examen vorkommen können und bereits vorgekommen sind, gemeinsam bearbeitet und angesammelt. Dass diese Methode mehr auf das gute Gedächtniss, als auf die selbstständige Geistesthätigkeit der Examinanden baut, ist selbstverständlich. Daraus mag sich nun die wenigstens früher vielfach geglaubte Sage entwickelt haben, dass diese Vereine auch den weiteren Zweck hätten, die Examinanden mit einer möglichst grossen Anzahl von Pausen zu versehen, die sie während der Clausur, falls das Gedächtniss nicht hinreichte, benutzen könnten. Dass nun solchen, die z. B. ihre praktische Lehrzeit hauptsächlich bei Stromregulirungen, Tunnel- oder Brückenbauten durchgemacht haben, eine derartige Hülfe sehr erwünscht oder geradezu nothwendig wäre, wenn sie innerhalb weniger Stunden etwa ein Jagdschloss am See oder eine Kirche auf einem Berge in Grund- und Aufriss fixiren und dann zu den Akten geben sollen, ist kaum zu bezweifeln. — Unzweifelhaft läge hier ein grosser Miss-

brauch vor, der jedoch *dem System*, nicht *den Personen* anzurechnen sein würde. Wir könnten denselben unter den obwaltenden Umständen kaum strenger beurtheilen, als etwa den Broddiebstahl bei solchen, die dem Verhungern nahe sind.

Die Clausurmethode muss sich naturgemäss in der Praxis fortsetzen. Wird z. B. einem Baubeamten, dem weder specielle Anlagen noch Uebung im architektonischen Schaffen zur Seite stehen, die Leitung von Hochbauten bei den Eisenbahnen übertragen, so ist er auch hier auf's Copiren angewiesen. Er füllt daher seine Mappen mit Pausen und Ueberdrucken von möglichst vielen ausgeführten Bauten, und wird er gelegentlich von Eydtkuhnen nach Saarbrücken versetzt, so nimmt er seine Mappen mit und verpflanzt die Eisenbahnarchitektur seiner heimathlichen Provinz copiando an die französische Grenze. Daher die Raisonsnements über die Monotonie der Eisenbahnbauten im Abgeordnetenhause!*)

Die Hochbauabtheilungen der Eisenbahnen.

„Οὐκ ἀγαθὸν πολυκοιρανίη, εἰς
κοίρανος ἔστω!“

Der Leser, der die bisherigen Ausführungen verfolgt und zugleich einen Blick auf die in den beiliegenden Zeichnungen dargestellten Bauten geworfen hat, wird, obgleich letztere bei weitem nicht zu den wichtigsten und grossartigsten ihrer Gattung gehören, doch zu der Ueberzeugung gelangt sein, dass nur der *selbstständige, sein Fach in seinem ganzen Umfange beherrschende und durch keine Arbeiten des Ingenieurwesens von seinem Berufe abgelenkte Baumeister* der passende Vorsteher der Hochbauabtheilungen ist, dass dieser ferner nicht mehr, wie bisher, den Ingenieuren subordinirt, sondern denselben coordinirt sein muss. Die Ingenieure, die Architekten und die juristisch gebildeten Verwaltungsbeamten haben sich meines Erachtens als gleichwerthige Grössen in die Arbeit des Eisenbahnwesens zu theilen. Ihre Gesamththätigkeit steht unter einer höheren Instanz, die aus denselben Elementen zusammenzusetzen sein dürfte.

Die bisherige subordinirte Stellung der Architekten den Ingenieuren gegenüber würde nur dann einen Schein von Berechtigung haben, wenn die Aufgaben der letzteren die schwierigeren und wichtigeren wären, zu denen die architektonischen Arbeiten nur ein unwesentliches, wenn auch gerade nicht überflüssiges Anhängsel bildeten. Das mag bei der ersten Entwicklung des Eisenbahnwesens glaubhaft erschienen sein. Heutzutage wird man aber allseits zugeben, dass den Bauausführungen der Ingenieure, wenn man von einigen ganz aussergewöhnlichen Fällen absieht, eben so viele, eben so nothwendige und eben so schwierige architektonische Aufgaben gegenüber stehen, sogar wenn man das künstlerische Moment der letzteren wenig in Rechnung ziehen wollte. Beide verlangen die ungetheilte Kraft eines ganzen Mannes.

Während der ersten Entwicklungsperiode der Eisenbahnen lag das Geschick des Hochbauwesens meist in den Händen jener, dem alten Regime entstammender und an demselben festhaltenden Männer, welche in ihren jüngeren Jahren den Bau der Communalwege und Dorfkirchen für gleichwerthige Arbeiten zu halten und dementsprechend zu bearbeiten gewohnt waren, oder auch von solchen, die sich aus dem Stande der Militär-Ingenieure, die ja auch etwas vom Bauwesen verstehen müssen, zu hohen Beamtenstellungen emporgeschwungen hatten. Ohne Zweifel waren dies alle sehr ehrenwerthe Männer, aber eben so unzweifelhaft waren sie zu philisterhaft oder zu kriegerisch angehaucht, um die Gefilde der Kunst mit einigem Erfolge beackern zu können!

Unterdessen hat die Steigerung der künstlerischen Anforderungen zu Wege gebracht, dass die jetzigen Eisenbahn-Ingenieure das Moment der Schönheit wenigstens nicht ganz vernachlässigen zu dürfen glauben. Die Früchte dieses Strebens zeigen sich bereits, wenn auch, wie wir oben auf dem langen Wege von

*) Vorstehende und nachfolgende Betrachtungen haben wir schon vor längerer Zeit geschrieben, als wir noch nicht in Erfahrung gebracht hatten, dass die Trennung des Hochbau- und Ingenieurwesens bereits zu einer obligatorischen gemacht worden und dadurch der wichtigste Schritt zur Reformation des Hochbauwesens auch der Eisenbahnen geschehen war. Wenn wir trotzdem unsere Ausführungen unverändert stehen lassen, so mögen sie einestheils zur Bekehrung Jener dienen, welche noch am alten Regime festhalten, andernteils werden sie auf die noch bestehenden Bauverhältnisse ein klares Licht werfen und im Kampfe gegen dieselben, der vielleicht noch einige Decennien andauern wird, gute Dienste leisten.

Wulff, Das Eisenbahn-Empfangsgebäude.

Eydtkuhnen bis Heidelberg gesehen haben, nur höchst sporadisch. Lassen nun die genannten Herren den ihnen unterstellten Architekten mehr oder minder freie Hand, so ist dies schon ein grosser Gewinn, und hierfür legen die auf beiliegenden Blättern dargestellten Bauten ein deutliches Zeugnis ab, obgleich dieselben, und ich meine das nicht am wenigsten von meinen eigenen Bauten, die Kritik durchaus nicht allseits frei passieren können. Wehe aber, wenn die bauleitenden Ingenieure, gestützt auf einige, speciell für das Examen gesammelte architektonische Schulkenntnisse, sich in das Detail einmischen und die Rolle des Capellmeisters übernehmen, der die Melodien der Componisten corrigirt! Speciell für sie hat der selige Rückert den schönen Vers gedichtet: „Leicht zu lenken ist der Thor, — leichter aber wer verständig, — doch *wer etwas halb nur weiss, — den kann Brahma selbst nicht lenken!*“

Ausserordentlich wichtig nicht nur in künstlerischer, sondern auch in praktischer Beziehung ist die *Einheit* in der Leitung des Hochbauwesens durch eine geeignete Kraft, und zwar schon allein mit Rücksicht auf die Ersparnis von überflüssigen Versuchen und Projectirungsarbeiten, in welchen noch Unglaubliches geleistet wird. Diese Einheit konnte bisher auch da, wo sie ernstlich erstrebt wurde, nicht immer erreicht werden, und zwar aus Mangel an geeigneten Kräften, der wiederum zum grossen Theil das Resultat der oben besprochenen Missstände in der Ausbildung der Baubeamten ist. Auf die Früchte dieses Mangels an einheitlicher Leitung wollen wir, obgleich wir dazu durch das von uns gewählte Motto jetzt schon verpflichtet wären, hier noch nicht näher eingehen, da wir in den später zu besprechenden Bauausführungen hierzu reichliche Illustrationen finden werden. Wir begnügen uns, beizufügen, dass, wenn das Hochbauwesen einer Bahn, welche zahlreiche Neubauten auszuführen hat, einem Manne übertragen wird, dem gerade das mangelt, was den Architekten zum Architekten macht, dieser in erster Reihe der nothwendigen Autorität ermangelt wird. Die nicht unter seiner directen Leitung stehenden ausführenden Beamten bekümmern sich, und oft mit Recht, nicht um die von der Centralstelle ausgehenden Projekte, die einfach durch andere ersetzt werden. Auf dem Centralbureau selbst fehlt es den jüngeren Architekten an Achtung vor dem Vorgesetzten, der ihre Leistungen weder zu würdigen, noch zu kritisiren versteht. Die nächste Folge ist, dass sich auf einem solchen oft mit zahlreichen Personal versehenen Bureau ein stiller Krieg Aller gegen Alle entwickelt und Liebedienerei gegen den Vorgesetzten und Intriguen der Untergebenen gegeneinander zur Tagesordnung gehören. Dass hierbei die Begeisterung für das Fach, welche auf dem Bureau jedes echten Architekten die Haupttriebfeder der Arbeit sein muss, und jene „Berufsfreudigkeit“, auf welche das jetzige Ministerium für öffentliche Arbeiten mit Recht ein so grosses Gewicht legt, zu Grunde gehen müssen, ist selbstverständlich. Gerade die in dieser Beziehung von mir gemachten leidigen Erfahrungen waren es vor Allem, welche mich in der oben ausgesprochenen Ueberzeugung bestärkt haben, dass der Staat von seinen höheren Beamten gleichzeitig die höchste *fachwissenschaftliche* und *humanistische* Bildung verlangen muss, dass er ferner die *Halbbildung* mit *ihrem Dünkel*, der ihr steter und charakteristischer Begleiter ist, von den maassgebenden Stellungen auszuschliessen hat.

Die juristische Ausbildung der Baubeamten.

„So ein bisschen corpus juris ist wunderschön!“

Es ist eine häufig gehörte Klage, dass innerhalb der Eisenbahnverwaltungen und speciell innerhalb der Directionen das juristische Element auf Kosten des technischen und auch des kaufmännischen zu sehr prädominire. Ob und in wie weit dieses der Fall ist, darüber ein Urtheil abzugeben bin ich nicht in der Lage, da mir der tiefere Blick in das grossartige Getriebe des auf juristischen, kaufmännischen und staatswirthschaftlichen Grundlagen beruhenden Verwaltungswesens der Eisenbahnen abgeht. Darüber urtheile ich jedoch mit Bestimmtheit, dass, wenn nach Reichensperger's Vorschläge die akademischen Studien und die Examina der Baubeamten fortfielen, letztere noch mehr zurückgedrängt werden würden und den Juristen gegenüber, mit welchen sie auch unter den heutigen Verhältnissen noch nicht im gleichen staatlichen Range stehen, *unzweifelhaft in die Stellung von Subalternbeamten heruntersinken müssten*.

Dieses näher nachzuweisen, wenn es überhaupt des Nachweises bedarf, ist nicht der Zweck der nachstehenden Zeilen. Es handelt sich vielmehr darum, ob die in den letzten Jahren von einzelnen Kreisen

angestrebte Einfügung gewisser juristischer Fächer in den Studienplan der Baubeamten letztere befähigen würde, und das dürfte doch wohl der einzig mögliche Zweck der betreffenden Bestrebungen sein, mit den Juristen von Fach zu concurriren und diese wenigstens in einzelnen Richtungen des Eisenbahnwesens zu ersetzen resp. überflüssig zu machen. Ich halte diese Verquickung der Jurisprudenz mit der Technik für noch unnatürlicher, als die bisherige Verbindung der Architektur mit den Ingenieurwissenschaften, und bin nach wie vor der Ueberzeugung, dass es das Beste ist, wenn sich die Ingenieure, Baukünstler und Juristen als *coordinirte* Mitarbeiter unter ähnlich zusammengesetzter höherer Controle in die Arbeit des Eisenbahnwesens theilen und sich auf den Grenzgebieten ihrer Fächer die nöthigen gegenseitigen Instructionen ertheilen. Die juristisch gebildeten Verwaltungsbeamten werden, auch wenn sie das ihnen zugewiesene Departement vollständig beherrschen, in der Technik stets nur Dilettanten sein, und umgekehrt ist es unmöglich, dass Architekten und Ingenieure, wenn sie in ihrem eigentlichen Fache etwas Tüchtiges oder gar Ausgezeichnetes leisten wollen, in der Jurisprudenz sich mehr als oberflächliche und zwar mehr schädliche als nützliche Kenntnisse erwerben. Ich sage schädliche Kenntnisse; denn einestheils können dieselben nur auf Kosten des eigentlichen, einer wahrhaft grossartigen Ausdehnung fähigen Faches erworben werden und andernteils ist es bekannt, dass *sporadische, durch die Praxis nicht vertiefte Schulkenntnisse*, wenn sie mit dem bekannten Selbstgefühl der Halbwisserei zur Geltung gebracht werden, nur Verwirrung und noch Schlimmeres erzeugen, denn „*wer etwas halb nur weiss, — den kann Brahma selbst nicht lenken!*“

Der „Architekten- und Ingenieur-Verein für den Niederrhein und Westfalen“ ist entgegengesetzter Meinung. *) Zwar stimmt derselbe der allgemein als nothwendig anerkannten Trennung der Architektur vom Ingenieurwesen bei, indem er die Baubeamten beider Richtungen durch je zwei Säcke für zu schwer beladen hält. Er nimmt daher sowohl den Ingenieuren wie den Architekten je einen Sack ab, halst ihnen aber dafür, damit sie ja nicht unter der Ueberbürdung zu seufzen aufhören, folgende neuen Pakete auf:

Obligatorische Fächer: 1) Einleitung in die gesammte Rechts- und Verwaltungswissenschaft (sogenannte Encyclopädie der juristischen und cameralistischen Wissenschaften).

2) Institutionen des römischen Rechtes.

3) Baurecht.

4) Handelsrecht.

Facultative Fächer: 1) Nationalökonomie.

2) Das Eisenbahnwesen nach seiner rechtlichen und ökonomischen Seite.

Wir sind nun allerdings der Meinung, dass der Baubeamte sich mit den baupolizeilichen Vorschriften bekannt zu machen hat, dass er ferner einen Lieferungs- und Bauvertrag in juristisch klarer Weise abzuschliessen im Stande sein muss. Um diese und ähnliche Arbeiten aber kennen zu lernen, reichen der bisherige Studiengang und vor Allem die Erfahrungen, die derselbe in der Praxis unter Zuhülfenahme des vorhandenen massenhaften Materials sammelt, vollkommen aus. Jetzt kommen aber diejenigen Rechtsgeschäfte, welche mit den Grunderwerbungen der Eisenbahnen verbunden sind und die den Hauptgrund bilden dürften, weshalb vorgenannter Verein die juristischen Studien für nothwendig erachtet. — Ein Grunderwerbs-Commissar par excellence ist meines Erachtens Derjenige, der nicht nur in der Taxation des zu erwerbenden Grundes und Besizes durchaus erfahren und in kaufmännischen Unterhandlungen geschult ist, sondern auch eine solche juristische Durchbildung besitzt, dass er beim Abschliessen der Verträge alle späteren Streitfragen und Prozesse von vornherein zu verhüten, oder, wenn dieses nicht möglich ist, letztere mit Glück durchzuführen im Stande ist. Nun hat aber die Praxis sogar diesen einheitlichen Grunderwerbs-Commissar, weil er nicht zu haben ist, nothgedrungen in zwei Hälften spalten müssen. Auf der einen Seite stehen die mit den Eigenthümern unterhandelnden, kaufmännisch und landwirthschaftlich gebildeten Taxatoren (die Grunderwerbs-Commissare im engeren Sinne), welche auch die einfachsten Contracte nicht selbstständig, sondern nach der Directive oder Schablone der Juristen und vorbehaltlich der Genehmigung der letzteren abschliessen; auf der anderen die Juristen, welche eben diese Directive geben, die verwickelteren Erwerbungen selbst leiten und die mit letzteren so häufig verbundenen Prozesse führen. Bei dieser Gelegenheit führe ich als abschreckendes Beispiel für meine juristisch angehauchten Collegen die Grunderwerbungen der früheren Rheinischen Bahn längs der an einander gebauten Städte Elberfeld und Barmen an, einer circa 7 Kilometer langen Strecke, deren Bauwerke wir

*) cfr. „Notizblatt des Architekten- und Ingenieur-Vereins für den Niederrhein und Westfalen.“ Band I. Jahrg. 1875.

weiter unten besprechen werden. Hier waren, nachdem die betreffende Linie bereits seit einem Jahre eröffnet worden war, noch ungefähr *hundert* Processe zu erledigen, die zur Hälfte von der Eisenbahnverwaltung, zur Hälfte von den Grundeigenthümern angestrengt worden waren.

Ueber solche juristische Verwickelungen, wie sie übrigens noch auf vielen anderen Gebieten des Eisenbahnwesens vorkommen, zu stolpern, scheint nicht Sache des „Architekten- und Ingenieur-Vereins für den Niederrhein und Westfalen“ zu sein. Er verordnet den Studenten des Staatsbaufaches schlankweg *encyclopädische Spaziergänge auf den weiten und lachenden Gefilden der Jurisprudenz, der Nationalökonomie und Cameralwissenschaften*, für welche er während etwa vier Semester wöchentlich zwei bis vier Stunden ansetzt. „Die Commission (eine solche war von dem Verein mit dieser Angelegenheit betraut worden) ist hierbei der Ansicht, dass der Einfluss dieser Lehrfächer auf den Studienplan ein bedeutender nicht zu sein braucht.“ Glaubt denn die Commission, dass diese an der äussersten Oberfläche sich haltenden Studien einen auch nur halbwegs zu gebrauchenden Grunderwerbs-Commissar zu bilden im Stande seien, der nicht nur einen kaufmännisch vortheilhaften, sondern auch juristisch unanfechtbaren Vertrag abzuschliessen im Stande ist, oder der sich den unzähligen anderweitigen Rechtsfragen und Verwickelungen des Eisenbahnwesens gewachsen zeigt?! Wenn das aber nicht möglich ist, was sollen dann die oberflächlichen juristischen Studien und die damit verbundenen Prüfungen, deren Werth denjenigen des bekannten „Steinerathens“ im geognostischen Examen der Staatsbaumeister kaum erreichen dürfte! Derartig juristisch gebildete Architekten und Ingenieure kommen mir vor, wie Kunstgärtner, welche in der Schule Gattung, Species und Namen der schönsten Blumen kennen gelernt, auch an sehr viele gerochen haben, dann auf Grund dieser umfassenden Kenntnisse eine Kunstgärtnerei einrichten, um in den nächsten Wochen Bankerott zu machen.

Doch kehren wir den Spiess um! Warum petitioniren die Juristen nicht beim Reichstage, dass ihrem Studiengange obligatorische und facultative Vorlesungen eingefügt werden, welche die Maschinentechnik, besonders deren Sicherheitsvorrichtungen, die Tracirung der Bahnlinien mit besonderer Berücksichtigung der Grunderwerbsverhältnisse, die Sicherheitsberechnungen der eisernen Brücken, die Gewölbe-theorien, Weichenconstructionen, Fundirungen, überhaupt alle jene unzählige Gegenstände encyclopädisch behandeln, welche Anlass zu Rechtsstreitigkeiten, Entschädigungsforderungen etc. geben können. Warum verlangen sie nicht nach dem Beispiele des „Architekten- und Ingenieurvereins für den Niederrhein und Westfalen“ entsprechende Examina in diesen Fächern, auf deren Studium, ebenfalls nach vorgenanntem Beispiele, etwa während vier Semester wöchentlich zwei bis vier Stunden zu verwenden wären? Unzweifelhaft liegen doch die genannten Fächer den Juristen, besonders denen, welche bei den Eisenbahnen beschäftigt sind, zum mindesten eben so nahe, als den Architekten und Ingenieuren die „Institutiones divi Justiniani“, welche das „jus personarum“, das „jus rerum“, das „jus obligationum“ und das „jus actionum“ behandeln, auch sich „de officio judicis“ und „de publicis judiciis“ aussprechen! — Auch die cameralistischen und nationalökonomischen Studien dürften dem Techniker gewiss nicht näher liegen, als die vorerwähnten technischen Fächer dem bei der Bahn beschäftigten Juristen. — Warum lassen doch nun letztere die ersteren schnöder Weise mit ihrem Corpus juris und ihrem ungezähmten Wissensdurst so allein vorwärts laufen, da doch beide bei der Eisenbahn, wie weiland Castor und Pollux, so recht eigentlich gemeinsame Sache machen sollten? — Wir stehen hier vor einem Räthsel, das sich nur lösen dürfte, wenn wir annehmen, dass die Juristen, einseitig wie sie sind, an dem veralteten und trivialen Sprichworte festhalten: „Schuster, bleib bei deinem Leisten!“

Organismus, Schablone, Eisenbahnbaustyl.

„Einheit in der Vielheit!“

„Ich sage Euch: ein Kerl, der speculirt,
Ist wie ein Thier, auf dürrer Haide
Von einem bösen Geist im Kreis herumgeführt,
Und rings umher liegt schöne grüne Weide!“

(Faust I.)

Vitruv verlangt in jenem Kapitel seines Buches, welches er mit „de symmetriis“ überschreibt, dass die Einzeltheile des Bauwerkes unter sich und zum Ganzen durch mathematische Proportionirung in

gegenseitige harmonische Beziehungen gesetzt werden, und zwar in derselben Weise, wie dies beim menschlichen Körper der Fall sei. Zugleich zählt er bezüglich des letzteren eine ganze Reihe einzelner Zahlenverhältnisse auf, unterlässt es aber, das *einigende Band* aller dieser Einzelverhältnisse, die sich ja fremdartig gegenüber stehen können, anzugeben, wie es doch zur *einheitlichen* Wirkung des Ganzen unbedingt nothwendig ist. Neuere Aesthetiker finden dieses einigende, Alles beherrschende Band in der Proportion des goldenen Schnittes, nach welcher sich jeder kleinere Theil zum grösseren wie der grössere zum Ganzen verhält, und suchen dieses Gesetz nicht nur beim wohlgebildeten menschlichen Körper, sondern auch in der Pflanzen- und Thierwelt, den schönsten Werken der Architektur und sogar in der Logik und Ethik nachzuweisen (cfr. C. Lemcke, „Populäre Aesthetik“). Es ist hier nicht der Ort, auf diese Sache näher einzugehen, da hierzu weitläufige Erörterungen nothwendig wären, wie ich sie bereits bei anderer Gelegenheit gegeben habe. Ohnedies wird Niemand bezweifeln, dass dieses einigende, Alles beherrschende mathematische Band bei jedem Bauwerke vorhanden sein muss, das auf architektonische Vollendung Anspruch machen soll, mag man nun annehmen, dass dasselbe mit Hülfe des blossen Gefühles erreicht werden kann, oder dass es hierzu der Anwendung von Zahlenverhältnissen, wie es Vitruv verlangt, oder der Zugrundlegung eines geometrischen Systems bedürfe, aus welchem alle Verhältnisse als gemeinsamem Grundquell zu entwickeln sind. Stets wird der Architekt glauben, dass er bei seinem Schaffen dem Krystallisationsgesetze der Natur, welche, wie Plato sagt, *nur mathematisch operirt, bewusst oder unbewusst* nacheifert.

Die mathematische Gesetzmässigkeit tritt als *ordnendes Princip* einestheils, dessen auf, was wir *Baustyl* nennen, dessen Einzelformen aus den *statischen Wechselbeziehungen der in der Construction wirkenden Kräfte* resultiren, andernteils dessen, was als *Bauorganismus* bezeichnet wird, der sich aus dem Zwecke des Bauwerkes entwickelt.

Dass schon die Griechen den baulichen Organismus aus seinem Zwecke herleiteten, dürfte mehr als wahrscheinlich sein. Bekannt sind ihre Streitigkeiten über den Begriff des *Schönen*, den einige ihrer Philosophen mit dem Begriffe des *Zwecklich-Vollkommenen* zusammenfallen liessen. Ich erinnere an den bekannten Scherz des Sokrates, der desshalb seine Stülpnase für schön erklärte, weil sie in dieser Form das zwecklich-vollkommenste Riechorgan bilde. Er vergass dabei nur, dass die Nase ausserdem auch als Ausflussöffnung unangenehmer Flüssigkeiten zu fungiren habe, dass ihre Löcher ferner gegen Witterungs- und andere Einflüsse geschützt sein müssen: zwei Eigenschaften, in welchen sie mit den Pechnasen unserer mittelalterlichen Burgen übereinstimmt, die daher auch kein Baumeister der damaligen Zeit in aufgestülpter Form construirt haben würde, weil sonst das Ausgiessen unangenehmer Flüssigkeiten auf die Belagerer, wie siedendes Pech etc., von aussen her durch ein Bombardement von Steinkugeln und Pfeilen leicht hätte verhindert werden können.

Wir können uns übrigens auch hier der metaphysischen Speculation über das Wesen des Schönen, dessen Definition ebenso unmöglich sein dürfte als diejenige des Wesens Gottes, vollständig ent schlagen; denn kein denkender Architekt dürfte widersprechen, wenn ich behaupte, dass ein vollkommenes Bauwerk in Wirklichkeit, wie der menschliche Körper und die übrigen Organismen der Natur, ein *aus seinem Zwecke sich entwickelnder Organismus* sein muss, der seinen Einzeltheilen nach ihren Einzelzwecken Form und Maass, und nach ihrer Wichtigkeit grösseren oder geringeren Schmuck verleiht, zugleich aber alle Einzeltheile *gegenseitig so disponirt*, dass sie sich dem *Gesammtzwecke* als dienende Glieder unterordnen; dass ferner das Bauwerk einen um so lebendigeren und schöneren Eindruck macht, je complicirter sein Organismus und je einheitlicher und feiner dieser sowohl bezüglich der Gruppierung des Ganzen wie der Stylisirung des Details durchgeführt ist. Die Hauptaufgabe des Architekten besteht also darin, dass er trotz der *einheitlichen* Behandlung des Ganzen sich mit aller Strenge an dem „*il faut distinguer*“ des Einzelnen hält, damit er „*Vielheit in der Einheit*“, aber keine Monotonie erzeugt. Man kann hier kein besseres Beispiel anführen, als den durchaus einheitlichen und doch in den Einzelformen so verschiedenen und die wichtigsten Theile so scharf betonenden Organismus einer schönen Blume, eines prächtigen Baumes und der alle anderen Organismen überragenden menschlichen Gestalt.

Bei der Durchführung des baulichen Organismus ergibt sich übrigens, wie wir hier nebenbei bemerken wollen, die mathematische Gesetzmässigkeit nach dem homöopathischen Grundsatz: „*similia similibus*“, d. h. für dieselben Zwecke dieselben Maasse und dieselben Formen, ganz von selbst. In erster Reihe ist hierbei die dem Bauwerke zu Grunde zu legende Construction maassgebend. Mag diese nun die Steinbalkendecke, das Gewölbe oder eine Holz- oder Eisenconstruction sein, immer wird man ein *Grundmaass* bestimmen, welches die Verwendung der betreffenden Construction für alle demselben Zwecke dienenden

Theile des Bauwerkes möglich oder besonders zweckmässig erscheinen lässt. Hat man einen Hallenbau zu errichten, so wird man die Unterstützungspunkte der Architrave, Träger oder Bögen, also die Säulen- und Pfeileraxen zum Grundmaasse nehmen und diese „*Maasseinheit*“ der Entwicklung des Ganzen zu Grunde legen. Kein verständiger Mensch wird ferner die Gewölboche einer Kirche und die Balken- resp. Unterzugfelder eines Saales nur deshalb in verschiedenen Maassen ausführen, weil er sich gegen jede mathematische Gesetzmässigkeit capricirt. Nur die Aenderung der Zwecke wird ihn zur Modification der Grundmaasse führen. Aehnlich wird er es mit den Fenstern und Thüren, den Höhen der Räume etc. halten, sofern sie denselben Zwecken dienen. Ferner wird der Architekt alle übereinstimmenden constructiven Functionen durch gleiche oder äquivalente Formen zum Ausdruck bringen, wie dieses in ähnlicher Weise bei den Blättern und Blüthen derselben Pflanze und den übereinstimmenden Organen des menschlichen Körpers der Fall ist. Dieses logische Vorgehen führt zu den beliebten Axensystemen, zu den gleichen und verwandten Maassen und Formen in Grund- und Aufriss, die nur verschiedene Aeusserungen der einen, Alles beherrschenden mathematischen Gesetzmässigkeit sind. Diejenigen nun, die nach diesem System arbeiten (und wer arbeitet nicht danach?!), haben gar kein Recht, über die *mathematische Tyrannei* gewisser auf mathematischer Grundlage beruhender „Harmonielehren“ zu raisonniren, da sie ja ihre eigene, wenn auch nur wenig entwickelte mathematische Harmonielehre befolgen. Dasselbe gilt von Jenen, die ihre Symmetrie mit Reisschiene, Dreieck, Zirkel und Rechnung bis auf den Millimeter feststellen, während sie für ihre Eumetrie oder Proportionalität, welche doch die mathematische Zwillingschwester der Symmetrie ist, ganz ungenirt die Erleuchtung von oben erwarten. — Es musste daher eine gewisse Heiterkeit erregen, als vor nicht langer Zeit ein berühmter Baukünstler Wien's in einer Zeitschrift einen prächtigen centralen Kirchenbau vor Augen führte, den er auf einem sehr beschränkten Platze ausgeführt hatte. Um die Krystallisation dieses Bauwerkes zu ermöglichen, bediente sich derselbe eines aussergewöhnlich complicirten geometrischen Systems, verwahrte sich aber sehr dagegen, als hätte er durch diese geometrische Gesetzmässigkeit des Aufbaus etwas zur Schönheit des Bauwerkes beitragen wollen; er sei nur durch die eigenthümliche Beschränktheit des Bauplatzes zu einem solchen, in seinen Augen jedenfalls verwerflichen mathematischen Mittel gleichsam gezwungen worden. Dieser übersetzt das „*odi profanum vulgus et arceo!*“ nicht etwa mit „ich hasse den mathematisch gesinnten Pöbel und halte ihn mir vom Leibe!“ sondern mit „ich hasse ihn zwar, doch drücke ich ihn liebewarm an meinen Busen!“

Wenden wir vorgenannte Grundsätze auf das Eisenbahn-Empfangsgebäude an. Niemand wird bestreiten, dass ein solches, wenn es zu einem einheitlichen und logischen Organismus durchgebildet ist, vermöge seiner wohl proportionirten und die Einzeltheile charakteristisch hervorhebenden Gruppierung, die auch bei den unbedeutendsten Stationen wegen der verschiedenartigen Anforderungen, welche an dasselbe als *Empfangsgebäude und gleichzeitiges Beamtenwohnhaus* gestellt werden, eine verhältnissmässig reiche ist, an ästhetischer Bedeutung jene kastenartige Bauweise unendlich überragt, deren höchste und consequenteste Leistung darin besteht, dass sie alle Dienst- und Empfangsräume der unteren, und sämmtliche Wohnräume der oberen Etagen in ein einziges Parallelepipedon und unter ein einziges Satteldach, in diesem Falle eine Art Sargdeckel des getödteten organischen Lebens, zusammenzwängt. Um dieses prismatisch abgedeckte Parallelepipedon mit seinen öden Fensterhöhlen, in welchen nach Schiller das Grauen wohnt, nicht gar zu kläglich erscheinen zu lassen, muss es nothgedrungen mit vielem Detail versehen werden, welches dann gewöhnlich, und dieses ist auch bei den oben besprochenen Bauwerken zu Roisdorf und Longerich der Fall, von aussen angeputzt wird. Dass dieser stets reparaturbedürftige und in gutem Anstrich zu haltende Verputz für den Anfang zwar wohlfeiler, auf die Dauer aber weit kostspieliger ist wie eine solide Ausführung in Rohbau, haben wir schon oben erwähnt. — Wird aber kein Putz verwandt, so muss die Monotonie des Bauwerkes nach Möglichkeit durch fein ausgearbeitete, und meist aus der Ferne bezogene Materialien vertuscht werden, was ebenfalls die Kostspieligkeit dieser parallelepipedischen Bauten zu einer sehr bedeutenden steigert.

Dem gegenüber bedarf der organisch durchgeführte Bau keiner kostspieligen Materialien und kann, ohne seinen distinguirten Charakter, der eben in dem geistig durchdachten Organismus klar zu Tage tritt, zu verlieren, in der stylistischen Durchführung des Details auf der Stufe der höchsten Einfachheit stehen bleiben (man betrachte einige der reicher gruppierten Ziegelrohbauten auf beiliegenden Blättern), und hierin besteht der eine seiner ganz bedeutenden finanziellen Vorzüge.)* Der zweite Vorzug der organisch durchgebildeten

*) Nur eine verhältnissmässig sehr geringe Zahl von Empfangsgebäuden kann nach dem neuerdings ausgesprochenen Willen der Staatsregierung, welche allen übermässigen Luxus bei den Staatsbauten vermieden wissen will, in theurem Material und reicher

Bauten besteht darin, dass sie sich, eben weil sie, wie die Zellsysteme der natürlichen Organismen sich von innen heraus entwickeln, statt von aussen in eine fertige Schablone hineingezwängt zu werden, allen speciellen Bedürfnissen und Einzelzwecken in naturgemässester Weise anschmiegen können, wodurch ebenfalls ganz bedeutende Kostenersparnisse zu erzielen sind. Ich erinnere nur vorübergehend, da dieser Punkt weiter unten noch besprochen werden wird, an die kolossalen Vestibule so vieler Schablonenbauten, in welchen die Tritte der meist einzeln oder in kleineren Gruppen eintretenden Passagiere weithin verhallen, während dieselben Reisenden in den Wartesälen, die auf Kosten der Vestibule oft unverhältnissmässig klein ausgefallen sind, wie die Häringe zusammengepfercht sitzen — ein Loos, welches auch oft die Beamten, und zwar aus demselben Grunde, in ihren Diensträumen zwischen ihren Apparaten und Pulten trifft. Sind letztere Uebelstände ausnahmsweise nicht vorhanden, so bleibt das übermässig grosse Vestibul dennoch die Ursache übermässig grosser Bau- und Unterhaltungskosten. Gewöhnlich aber verschlingen derartige unorganisch durchgebildete Bauten durch die nothwendig werdenden Um- und Anbauten Summen, welche die Ersparnisse, die man mit einem einfachen, schräg abgedeckten Parallelepipedon so leicht zu machen hofft, weit übersteigen. Der Einwand der Kostspieligkeit, welchen die Gegner der reich gruppirten Stationshäuser letzteren machen (wir haben diese Gegner oben besonders unter den Dampffuhrunternehmern, Communalwege-Baumeistern etc. gefunden), fällt also in sich zusammen oder verkehrt sich vielmehr in sein Gegentheil.

Wir dürfen gegenwärtiges Kapitel und damit den ersten Theil gegenwärtiger Abhandlung nicht verlassen, ohne zum Schlusse Jener zu gedenken, welche da glauben, dass aus den das eigentliche Wesen der Eisenbahnen ausmachenden Ideen, etwa aus dem Begriffe der erdeumspannenden Schiene oder demjenigen des völkerverbrüdernden, geflügelten Rades der wahre „*Eisenbahnbaustyl*“ wie ein Phönix aus der Asche erstehen werde. Es sind das dieselben Symboliker, welche u. A. im Horizontalismus des griechischen Tempels das „*irdische Genügen*“ und im „*extremen*“ Verticalismus des gothischen Domes den „*sehnsüchtig nach dem Jenseits ringenden Geist des Mittelalters*“ als „*schroffe Gegensätze*“ so „*klar und rein*“ ausgesprochen finden, dass sie sich des Beweises der Wahrheit gänzlich enthoben glauben; die ferner nach dem einzig richtigen Baustyle des protestantischen Gotteshauses fahnden, welcher die protestantische Auffassung der Kirche Christi zum klaren Ausdruck bringen soll; die endlich in der Baukunst „*die versteinerte Weltgeschichte, d. h. die symbolische Verkörperung der herrschenden staatlichen und socialen Verhältnisse*“ erblicken etc. Diese Symboliker werden natürlich die vorstehenden Aeusserungen, welche aus dem Zwecke des Bauwerkes dessen Organismus und aus den in der Construction wirkenden Kräften den Styl desselben ableiten, mit Dr. Semper „*grob-materialistisch*“ finden. Wir haben jedoch schon bei anderer Gelegenheit nachgewiesen, und hierin werde ich vorwiegend die praktischen Architekten, weniger die Aesthetiker von Fach auf meiner Seite haben, dass die ideale Begeisterung für irgend ein religiöses, philosophisches oder kosmopolitisches System niemals die Style an sich erzeugt, sondern nur der fruchtbare, allerdings unumgänglich nothwendige Boden ist, auf welchem sich schliesslich alle Constructionen zu Stylen und alle Bauten zu höheren Organismen entwickeln, dass also z. B. nicht die klassisch-heidnische Weltanschauung den griechischen und das Christenthum den gothischen Styl als „*schroffe Gegensätze*“

Detallirung ausgeführt werden. Alle ohne Ausnahme können und müssen dagegen ein charakteristisches Gepräge zeigen. Es geht hier den Bauten ungefähr wie den Menschen. Nur wenigen ist es vergönnt, in reicher Edelmannstracht umherzustolzieren. Die meisten müssen sich mit dem einfachen Anzuge des Bürgers oder Landmanns begnügen. Dass dieser aber durchaus charakteristisch und schön sein kann, beweisen die leider immer mehr aussterbenden Landes- und Bauertrachten der verschiedensten Zeiten und Völker. Leider scheint man nicht diese, sondern die so überaus „*lederne*“, allerdings sehr reinliche und propere, meist aber unsolide und daher nicht mehr von Vater auf Sohn übergehende moderne Männertracht, welche in dem mathematisch construirten englischen Cylinder, im Frack und in den Lackstiefeln die Höhepunkte ihrer ästhetischen Wirkung erzielt, zum Muster genommen zu haben; denn mit dieser harmonirt der bereits früher charakterisirte verputzte Schablonenbau aufs beste. Uebrigens hinkt, wie jeder Vergleich, so auch dieser nach einer gewissen Seite; denn im Grunde genommen ist es die schöne menschliche Gestalt, welche den Grundaccord zur Schönheit der menschlichen Tracht bildet, mag erstere nun einem derben Bauernmädchen oder einem zarten Stadtfräulein angehören. Eben desshalb legen wir aber auch bei jedem Bauwerk in allererster Reihe den Ton auf die möglichst vollkommene und in den Maassen harmonische Durchbildung des baulichen Organismus, die in den letzten Consequenzen allerdings auch jedes Detail ihrem einheitlichen Gesetze unterwerfen würde, aber auch ohne diese letzten Consequenzen einen schönen Eindruck zu machen im Stande ist. Wir glauben eben an eine Steigerung im Reiche des Schönen, nicht aber an das absolut Schöne, d. h. an eine Grenze, wo das Schöne anfängt und das Hässliche aufhört. Wir glauben z. B., dass das vorerwähnte derbe Bauernmädchen sehr hübsch sein kann, aber durch die vollendeten Formen der Königin Esther und verwandter Damen an Schönheit weit überragt wird; dass das schwere Brabanter Schlachtross, dessen Epigonen wir als Karrengäule fungiren sehen, einen prächtigen Eindruck macht, aber an die aristokratische Schönheit des arabischen Hengstes nicht heranreicht; dass die vierblättrige Heckenrose als solche kaum schöner gedacht werden kann, aber von der Centifolie vollkommen in den Schatten gestellt wird.

entwickelt hat, sondern dass die in ihrem letzten Grunde übereinstimmende religiöse Begeisterung der Griechen und des Mittelalters einestheils die Steinbalkendecke, anderntheils das spitzbogige Kreuzgewölbe idealisirt d. h. stylistisch durchgebildet hat, um Gott selbst, mochte man nun von diesem eine wenig klare oder vollkommen geläuterte Vorstellung haben, ein möglichst würdiges Haus zu bauen. Feindliche religiöse oder gar dogmatische Gegensätze sind hier eben so wenig zu finden, wie etwa unter den prächtigen Organismen der Natur, die alle ohne Ausnahme nur Ausflüsse der einen harmonischen Schöpferkraft Gottes sind, von der die menschliche Schöpferkraft nur ein kleines Abbild ist.

Wir können daher von der allgemeinen Begeisterung für alles Schöne und Gute wohl die Verschönerung der Eisenbahn-Hochbauten, speciell die Durchbildung des ihnen eigenthümlichen Organismus und der vorwiegend bei ihnen zur Verwendung kommenden Constructionen, z. B. derjenigen aus Eisen, erwarten, unmöglich aber einen separaten, nur für Eisenbahnbauten passenden Styl, der „klar und rein“ die *philosophisch-kosmopolitische Bedeutung des Eisenbahnwesens zum Ausdruck brächte*. An diesen Eisenbahnstyl der Zukunft kann nur Derjenige glauben, der mit Semper nicht die *Idealisirung*, sondern die *Verleugnung und Maskerade der Constructionen* will, welch' letztere ihm nur „Gerüste“ für seine Symbole sind, und der im „Carnevalskerzendunst“ die *wahre Atmosphäre für das architektonische Schaffen findet*. Dieser aber befindet sich meines Erachtens inmitten der bekannten „dürren Haide, — von einem bösen Geist im Kreis herumgeführt, — und rings umher liegt schöne grüne Weide!“



II.

Entwicklung des Grundrisses der Empfangsgebäude.*)

Der Organismus des Grundrisses entwickelt sich aus dem Zwecke des Stationsgebäudes. Dieser besteht bei den gewöhnlichen Zwischenstationen *in der Vermittelung der Personen-, Gepäck- und Depeschen-Beförderung, welche von dem betreffenden Stationsorte nebst zugehörigem Verkehrsgebiete aus, auf der Bahn- resp. Telegraphenlinie nach entgegengesetzten Richtungen hin stattfinden soll.* Derjenige Organismus, der vorgenannten Zweck auf die einfachste und naturgemässeste, also für die Reisenden, wie für die vermittelnden Beamten bequemste Weise erreicht, ist der vollkommenste, zugleich aber auch der schönste, wenn die architektonische Durchbildung des Einzelnen mit der organischen Durchbildung des Ganzen auf gleicher Höhe steht.

Dem Reisenden muss bei seinem Eintritt in den Bahnhof das Vestibul mit seinem Haupteingange sofort in die Augen fallen. Eine kräftige Charakteristik dieses Bautheiles, welche den Zweck desselben sofort klar legt, ist daher eine der ersten, an das Aeussere des Bauwerks zu stellenden Anforderungen.

Ein Blick auf die Uhr, die sich dem Reisenden ebenfalls sofort an einem hervorragenden Gebäude-theile oder besonderem Uhrthurme zeigen muss, belehrt ihn, ob er seine Billetentnahme und Gepäckabgabe beschleunigen muss, um dann durch die Warteräume sofort zum Perron zu eilen (bei ausgedehnten Gebäuden sind für diesen Fall direkte Durchgänge vom Vestibul zum Perron erforderlich), oder ob er noch einige Zeit in den Wartesälen zu verweilen hat.

Der Weg nun, den der Reisende vom Eingange aus am Billet- und Gepäckschalter, event. auch am Depeschenschalter, um Depeschen abzugeben, und am Schalter des Portiers zur etwaigen Zurücknahme des Handgepäcks vorbei zu nehmen hat, um von dort in die Wartesäle und von hier nach einiger Rast auf den Perron zu gelangen, bildet, wenn er der denkbar kürzeste und am leichtesten aufzufindende ist, die naturgemässeste Trace für die Gesamtanordnung der Räume. Sie bildet die anfänglich in einem Strange durchlaufende, dann in viele Zweige sich ausbreitende Hauptpulsader für den Organismus des Stationsgebäudes.

Mit dieser Hauptcurve, welche der Strom der Reisenden auf seinem Wege an den betreffenden Schaltern vorbei nach den Wartesälen hin beschreibt, verbindet sich eine Nebencurve, welche die direct vom Eingange zu den Wartesälen sich wendenden Begleiter derselben (Freunde, Verwandte etc.) beschreiben. Beide sind anfänglich, wenn keine überflüssigen Seitensprünge gemacht werden, naturgemäss abgerundet, weshalb eine rundliche oder polygonale Grundrissbildung des Vestibuls, welche möglichst wenige, *von der Circulation der Reisenden nicht berührte Ecken* zeigt, die naheliegendste und naturgemässeste ist. (Taf. I. 3. 11. 12.) Bei grösseren Gebäuden bildet jedoch der organische Anschluss eines vollkommen abgerundeten oder polygonalen Vestibuls an die ausgedehnten Diensträume vielerlei, die zweckmässige Durchbildung der letzteren störende Schwierigkeiten, und diese hindern den Architekten, die Circulations-

*) Die folgenden Aufsätze setzen sich als wesentlichstes Ziel, den Zusammenhang zwischen der architektonischen Ausbildung der Empfangsgebäude und ihren praktischen Zwecken nachzuweisen. Hierzu genügt die nähere Betrachtung einer einzigen Art dieser Bauten, und haben wir daher das bei weitem am häufigsten vorkommende Empfangsgebäude für *Zwischenstationen* gewählt. Sollten wir Zeit finden, so werden wir, um gegenwärtiger Abhandlung nach jeder Seite hin den wünschenswerthen Abschluss zu geben, in einem zweiten Theile auch die Empfangsgebäude auf *Inseleperrons* und *Endstationen*, auf welche wir hier nur gelegentliche Seitenblicke werfen können, ausführlicher behandeln. Natürlich kommt es auch bei letzteren in erster Reihe darauf an, die Circulation der Abreisenden und Ankommenden sowohl innerhalb der Empfangsgebäude wie auf den Perrons in *möglichst wenige und klar vorgezeichnete Hauptrichtungen zu concentriren und die Zahl der möglichen Kreuzungen auf ein Minimum zu reduciren.* Die Schwierigkeit, dieses zu erreichen, steigt natürlich mit der Zahl der einmündenden und abzweigenden Linien und hilft man sich in den Fällen, wo Kreuzungen nicht zu vermeiden sind, dadurch, dass man den nach verschiedenen Richtungen hin zu passirenden Räumen entsprechende Breite gibt.

curve an den Schaltern vorbei zu einer vollkommen glatten, der Ausbiegungen entbehrenden zu machen. (Taf. II. 3., Taf. VI. 8. 9. 10.)

Die Wartesäle dienen vorzugsweise zum Ansammeln der Reisenden und müssen letztere von dort möglichst ungehindert und rasch zu den Zügen gelangen können. Sie erhalten daher meist eine den Geleisen parallele, oblonge Gestalt. Ständen der Anordnung einer möglichst grossen Anzahl von Perronthüren in der ganzen Länge der Warteräume nicht viele andere Rücksichten entgegen, so könnten letztere kaum lang genug gemacht werden, weil sich dann beim Oeffnen sämtlicher Thüren der gesammte Inhalt der Wartesäle gleichmässig zu den parallel stehenden Zügen, gleichsam in Compagnie- resp. Regimentsfront hinüberbewegen könnte, wobei der kürzeste Weg erreicht und alles Durcheinanderlaufen nach Möglichkeit vermieden sein würde. Die Wartesäle würden in diesem Falle gleichsam nach Klassen geordnete, stationäre Eisenbahnzüge oder vielmehr Ladeplätze repräsentiren, bei welchen die Umladung auf automatischem Wege vor sich ginge. Diese Einrichtung würde jedoch voraussetzen, dass auch die Züge in der Aufeinanderfolge der Wagen mit den Warteräumen correspondirten, was meistens auch nicht einmal annähernd erreicht werden kann. Kreuzungen der Reisenden auf dem Perron würden also doch nicht vermieden. Mit Rücksicht auf letztere ist sogar eine nicht zu plötzliche Entleerung der Warteräume und daher eine nicht zu grosse Anzahl von Perronthüren wünschenswerth. Da nun ferner auf die Bequemlichkeit der Reisenden, während diese auf den Zug warten, auf ihre Bedienung durch die Kellner etc. mancherlei Rücksichten zu nehmen sind, so behandelt man diese Räume bezüglich ihrer Tiefe und Länge am besten als gewöhnliche Versammlungssäle und steht sogar, wenn andere wichtige Rücksichten, z. B. die leichte Zugänglichkeit derselben vom Vestibul aus, dieses wünschenswerth erscheinen lassen, nichts im Wege, dieselben mit ihrer Längensaxe senkrecht zur Geleiserichtung zu stellen. In letzterem Falle wird allerdings die Entleerung vielleicht etwas zu langsam vor sich gehen. Es handelt sich jedoch auch hier, wie überall im Leben, nicht darum, das absolut Vollkommene zu erreichen, sondern unter vielen Uebeln das Kleinste zu wählen oder unter den vielen in Betracht kommenden Rücksichten die wichtigeren in den Vordergrund zu stellen.

Wie die Personen- so muss das Stationshaus auch die Gepäck-Beförderung auf dem möglichst kurzen und naturgemässesten Wege vom Vestibul aus vermitteln. Bei den gewöhnlichen Zwischenstationen steht daher die Gepäckexpedition, woselbst das Gepäck bis zur Ankunft des Zuges aufbewahrt wird, in directer Verbindung mit dem Perron, und pflegt der Zug seinen Gepäckwagen zur Uebernahme des Gepäcks in möglichster Nähe des genannten Raumes halten zu lassen.

Das Handgepäck wird bei kleinen Stationen am besten innerhalb der Gepäckexpedition, jedoch in einem verschliessbaren Verschlage, aufbewahrt. Der Portier nimmt dasselbe von den Ankommenden auf dem Perron in Empfang und gibt es den Abreisenden an dem betreffenden Schalter des Vestibuls zurück. Verlangt die Bedeutung der Station für den Portier einen besonderen Raum, so muss dieser einen leicht zu findenden Zugang vom Perron aus und ein leicht zu findendes *Schalter* im Vestibul erhalten.

Ausser der Vermittelung der Personen- und Gepäck-Beförderung hat das Stationsgebäude auch die Depeschenbeförderung zum Zweck. Geschieht diese im dienstlichen Interesse, so bedarf es keiner Vermittelung mit dem Publicum. Zur Abgabe von Privatdepeschen muss aber das Telegraphenbureau sowohl vom Vestibul aus, wie schon oben angegeben wurde, als auch vom Perron aus für einzelne Durchreisende, die in der Eile eine Depesche abgeben wollen, leicht zu findende Zugänge resp. Schalter erhalten.

Die Grundrisse der beiliegenden Bauten sind zum grössten Theile so disponirt, dass sich der gesammte Verkehr innerhalb der Circulationsräume (Vestibul und Corridor) in *eine Hauptrichtung* concentrirt. Dieses ist meines Erachtens der einzige Weg, um Collisionen unter den Reisenden nach Möglichkeit zu vermeiden und letzteren beim Eintritt in das Vestibul sofort die richtige Uebersicht und Directive zu geben. Hierzu gehört natürlich, dass die Diensträume rings um das Vestibul und zwar möglichst in der Reihenfolge ihrer Benutzung durch das Publicum gruppirt werden. Durch diese Concentration der Diensträume wird dann in weiterer Folge deren einheitliche Ueberwachung durch den Stationsvorsteher in einfachster Weise ermöglicht.

Wird der Verkehr innerhalb der Circulationsräume in *eine Hauptrichtung* concentrirt, so folgt daraus weiter, dass auch die Warteräume zusammengelegt werden müssen, und dieses geschieht wiederum zum grossen Vortheile des Ganzen; denn jetzt reicht ein einziger, zweckmässig eingeschobener Buffetraum zur Bedienung aller Räume hin, während bei getrennten Wartesälen zum mindesten zwei Buffeträume erforderlich sind, wodurch der ganze Wirthschaftsbetrieb des Restaurateurs, wie wir weiter unten noch näher sehen werden, zersplittert wird.

Ein weiterer und sehr erheblicher Vortheil der vorgenannten Grundrissbildung besteht ferner darin, dass die Diensträume von drei Seiten aus beleuchtet werden, während dieselben sonst, wenn sie zwischen die Warteräume gelegt sind, nur von einer Seite eine meist spärliche, und bei vorgebauten Hallen eine ganz ungenügende Beleuchtung erhalten. Dass auf dem Perron durch die von uns empfohlene Anordnung die Collisionen des Publicums mit den Gepäckwagen wenigstens bei einer Zugrichtung vermieden werden, da letztere vom Kopf des Gebäudes aus sofort ungehindert an den Kopf des Zuges befördert werden können, will ich nur nebenbei bemerken.

Wird der Verkehr des Publicums im Vestibul *nicht* in eine Hauptrichtung concentrirt, sondern nach den an der rechten und linken Seite des Vestibuls liegenden Warteräumen vertheilt, wozu bei grösseren Gebäuden statt *eines* zwei, allerdings kürzere Corridore erforderlich sind, so gehen die vorgenannten Vortheile zum grössten Theil verloren. Schon bei kleinen Gebäuden, in welchen meist nur zwei Schalter (für Billets und Gepäck) vom Publicum aufgesucht werden, sind bei einiger Frequenz die Collisionen gross, und diese vermehren sich bei der Vermehrung der Schalter nur noch weiter. Man vergleiche den Grundriss von Longerich (Taf. I. 9.), auf welchem die Collisionen graphisch angedeutet sind, *und diese Anordnung ist der bei weitem überwiegenden Majorität der definitiven und provisorischen Empfangsgebäude der Rheinischen Bahn zu Grunde gelegt worden*. Offenbar hat der symmetrische Aufbau, welchen dieser Grundriss gestattet, alle Zweckmässigkeitsrücksichten in den Hintergrund gedrängt und hat sich die Symmetrie auch hier, wie in tausend anderen Fällen, als eine wahre Tyrannin der heutigen Architektur gekennzeichnet.

Schliessen wir, indem wir den für die Zwischenstationen vorgeschlagenen Organismus des Empfangsgebäudes, auf dessen Einzelheiten wir noch zurückkommen werden, mit den natürlichen Organismen vergleichen. Die Haupteingangsthüre bildet den Mund, welcher in das Vestibul, die Mundhöhle, führt. Innerhalb letzterer befinden sich die einzelnen Organe, welche die Verarbeitung der einzelnen Consumtibilien (Personen, Gepäck, Depeschen) besorgen, um sie dann in die betreffenden Abtheilungen abzuführen. Den Hauptantheil erhalten die Warteräume, die sich daher als Magen charakterisiren, der durch Magenwände in verschiedene Abtheilungen getheilt ist, während der Hauptcorridor die Speiseröhre repräsentirt. — Dieser Vergleich würde sich, obwohl er wie jeder andere Vergleich an verschiedenen Stellen hinkt, noch weiter führen lassen, wenn nicht grosse Gefahr vorhanden wäre, dass wir mit seiner weiteren Durchführung, besonders was die Entleerungsöffnungen der Warteräume und das Abfuhrwesen betrifft, das zart besaitete Gemüth unserer ästhetisch gebildeten Zeitgenossen verletzen würden. Im Uebrigen reicht er ja auch hin, nachzuweisen oder vielmehr zu bekräftigen, dass der bauliche Organismus sich wie die natürlichen Organismen von *innen nach aussen* zu entwickeln habe und daher die Schablone zu verwerfen sei, welche den umgekehrten Weg einschlägt, indem sie alle Organe in eine vorher bestimmte Umgrenzung, wir erinnern an das oben erwähnte Parallelepipedon, oder hinter eine bereits fertige Façade zusammenzwängt. Auf der einen Seite haben wir organisches Leben, auf der andern maskirtes Scheinleben. Maskirt man dazu noch die Construction, wie es ein berühmter Zeitgenosse verlangt, der im „Carnevalskerzendunst“ die wahre Atmosphäre für architektonisches Schaffen findet, so haben wir die architektonische Lüge in optima forma.

Hallenanlagen.

a. *Wartehallen*. Die „Wartehallen“ bilden einen Theil der Warteräume und sind vorzugsweise auf die Benutzung während der schönen Jahreszeit berechnet. Obgleich bereits in den verschiedenartigsten Modificationen und bei den verschiedensten Bahnen durchgeführt, gehören sie doch nicht zum feststehenden Programm der Empfangsgebäude, *obgleich dieses meines Erachtens bei allen Bahnhöfen, welche während der schönen Jahreszeit eine wesentlich gesteigerte Frequenz zeigen, unbedingt der Fall sein sollte*. Es erscheint daher geboten, einige Bemerkungen zur Begründung vorstehender Ansicht beizufügen.

Für die theils sehr industriellen, theils romantisch schönen Gegenden, deren Verkehr die frühere Rheinische Bahn vermittelte, kann angenommen werden, dass die Personenfrequenz während der eigentlichen Reisesaison die Zahl der Passagiere während der schlechteren Jahreszeit *mindestens um ein Drittel* übertrifft. Aus nahe liegenden Gründen zieht nun eine grosse Anzahl von Reisenden während vorgenannter Saison den Aufenthalt im Freien demjenigen in den geschlossenen und meist rauchigen Wartesälen vor. Man braucht nur die genannten Gegenden zu durchreisen, um dieses fast auf jeder Station

bewahrheitet zu finden. Der Gedanke daher, der Annehmlichkeit der Reisenden durch offene, Schatten gewährende und gegen Regen und Zug schützende Hallen Rechnung zu tragen und die Wartesäle auf ihr dem Winterverkehr entsprechendes Maass einzuschränken, *dürfte ein durchaus naturgemässer sein*, und dieses um so mehr, als zugleich bei einfacher Ausführung dieser Hallen *bedeutende Kostenersparnisse* erzielt werden. Eines theils verlangen nämlich die *kleineren* Wartesäle geringere Kosten für *Heizung, Beleuchtung und Ausstattung*, andernteils, und dieses ist nicht der unwesentlichste Punkt, gestatten dieselben wegen ihrer geringeren Tiefe in den meisten Fällen die Ueberbauung durch Beamtenwohnungen, was bei zu grosser Flächen ausdehnung der Wartesäle, den daraus resultirenden bedeutenden Höhen und complicirten Decken constructionen entweder nicht mehr möglich oder doch unzweckmässig erscheint. — Annehmlichkeit der Reisenden, Ersparnisse an Bau- und Unterhaltungskosten und zweckmässige Ausnutzung der Empfangs gebäude zu Beamtenwohnungen, die sonst mit viel grösseren Kosten an anderer Stelle zu errichten sind, dürften mithin als zwingende Momente für die Anlage derartiger, dem Sommerverkehr dienender und die Wartesäle entlastender Hallen anzusehen sein, denen dann noch der Umstand zuzuzählen ist, dass sie eines der wichtigsten Momente für eine *wirkungsvolle äussere Architektur* bilden. Bezüglich letzterer verweisen wir auf die in den Tafeln I. II. IV. VI. und VII. dargestellten Bauten.

Sollen diese Wartehallen ihren Zweck übrigens möglichst vollkommen erfüllen und von den Reisenden mit Vorliebe aufgesucht werden, so ist in erster Reihe für genügenden Schutz gegen Zugwind zu sorgen, was am besten durch ihre *dreiseitige* Umschliessung erreicht wird. Kann letztere nicht dadurch erreicht werden, dass die Hallen zwischen vorspringende Gebäudetheile eingeschoben werden, wofür die beiliegenden Tafeln mehrfache Beispiele geben, so sind künstliche Mittel (Glas-, Bretterwände, Segeltuch), natürlich unter Berücksichtigung der herrschenden Windrichtung zu verwenden.

Dass die Orientirung der Hallen auch die Richtung der Mittagssonne so weit berücksichtigen muss, als dieses die fest liegende Längsaxe des Gebäudes gestattet, braucht kaum beigefügt zu werden. Auch hier sind manchmal künstliche Schutzmittel geboten.

b. Perronhallen. Die Perronhallen haben den Zweck, die Reisenden beim Einsteigen in die Züge und beim Verlassen derselben auf dem kurzen Wege vom und zum Empfangsgebäude vor Witterungs unbilden zu schützen. Im Wesentlichen dienen sie also als stationäre Regenschirme, deren Länge sich nach der Zuglänge und deren Breite sich nach der Menge der aus den Warteräumen kommenden Passagiere richtet. Diese Breite wird meines Erachtens (wir haben hier immer nur die gewöhnlichen, wenn auch bedeutenderen Zwischenstationen im Auge) in vielen Fällen zu gross genommen. Die gesammte aus den Warteräumen kommende Menge dehnt sich nämlich längs des ganzen Zuges aus und muss sich schliesslich in die Waggonbreite hineinpassen, die also das Grundmaass für die Tiefe der Perronhalle abgibt. Macht man nun die letztere in ihren Säulenweiten etwa zwei bis zweieinhalb Mal so breit als vorgenanntes Grundmaass, also 5,5 — 6,5 m, so dürfte hierdurch der bequeme Verkehr längs des Zuges, auch wenn man das Handgepäck, welches die Reisenden tragen und ihre Begegnungen mit den Aussteigenden und den Gepäckwagen berücksichtigt, ermöglicht werden.

Wir fassen also die Perronhalle als einen *bedeckten, längs des Zuges laufenden Parallelweg* auf, der mit den Ausgangsthüren der Warte- und Diensträume in passende Verbindung zu setzen ist. Auf dieser Anschauung beruhen die auf Taf. II. 3., Taf. V. 4 und 5. und Taf. VI. 8. 9. 10. dargestellten Grundrisse, die vor der bisher üblichen Anordnung meines Erachtens wesentliche Vortheile zeigen.

Offenbar, um die *Perronhallen zugleich als Wartehallen* benutzen zu können, wie dieses in früher reglementswidriger Weise bei älteren Bahnhöfen zu geschehen pflegte, hat man dieselben nicht nur in übermässiger Breite, sondern auch in directem Anschluss an die Empfangsgebäude ausgeführt. Derartige Anlagen verfinstern aber, wie wir an unzähligen Beispielen sehen, fast sämtliche dem Perron zugelegene Räume des Stationsgebäudes, die meist sogar bei hellem Tage in Halbdunkel gehüllt sind und daher für künstliche Beleuchtung übermässige Kosten in Anspruch nehmen. Die überall als Nothbehelf angebrachten Oberlichter erfüllen ihre Bestimmung nur spärlich und verschlingen ausserdem in Folge der unaufhörlich nothwendigen Reparaturen und Reinigungen ungezählte Summen. Dass zugleich von einer architektonischen Wirkung des Empfangsgebäudes nach dem Perron hin kaum die Rede sein kann, will ich nur nebenbei erwähnen.

Diese Uebelstände werden nun fast vollkommen gehoben, wenn die Perronhallen, wie es in den obengenannten Grundrissen der Fall ist, als wenig breite, auf ihr nothwendiges Maass einzuschränkende

Parallelwege behandelt und von den Empfangsgebäuden so weit abgerückt werden, dass zwischen beiden Lichthöfe von entsprechender Breite übrig bleiben. Werden letztere nun, wenn sie nicht etwa bei gutem Wetter zum freien Verkehr dienen sollen, mit schönen Rasenflächen und Blumenbeeten versehen, so machen sie die Wartehallen zu einem luftigen und besonders angenehmen Aufenthalte. Die Beleuchtung der dem Perron zu gelegenen Räume wird eine helle, die nur als Nothbehelf dienenden Oberlichter werden überflüssig, die Entwässerung und Reinigung der Dächer wird vereinfacht und schliesslich kommt auch die Architektur der Empfangsgebäude an der Perronseite zu einer gewissen Geltung. Nur die Beleuchtung eines der Wartesäle bleibt durch die vorliegende Wartehalle meist beeinträchtigt, in welchem Falle jedoch statt der Oberlichter leicht eine *zweiseitige*, wenn auch indirecte Beleuchtung geschaffen werden kann. (Man vergleiche Taf. I. 12., Taf. IV. 2., VI. 8. 9. 10. und VII. 5.) Sind die Wartesäle sehr hoch, so kann eine reichere Beleuchtung auch leicht durch eine zweite Reihe von Fenstern oberhalb der anschliessenden Hallendächer erreicht werden. (Vgl. Taf. II. 2. 3.)

Welche verzwickte Anordnung sich aber ergibt, wenn die Wartehallen beibehalten, die Perronhallen aber nicht abgerückt, sondern direct an erstere und an das ganze Gebäude angeschlossen werden, wie dieses gegen meine Vorschläge bei mehreren neueren Bauten der Rheinischen Bahn geschehen ist, dafür liefert der Querschnitt Taf. V. 7. eine passende Illustration. (Vgl. auch Taf. V. 6. u. 9.) Hier werden, von der schlechten Beleuchtung der Räume abgesehen, die complicirten Oberlichter, Rinnenanlagen und Dachkehlen, in welchen sich der Schnee anhäufen wird, ohne Zweifel übermässige Kosten für Reinigung und Instandhaltung nach sich ziehen.

Ueberschreiten wir bei dieser Gelegenheit die uns gesteckte Grenze, um einen raschen Blick auf die grossartigen Perronhallen auf den Endstationen der grossen Städte zu werfen.

Ist unsere Definition richtig, dass die Perronhallen im Wesentlichen *nur stationäre Regenschirme sind, welche die Reisenden bei schlechtem Wetter auf ihrem kurzen Wege von den Warteräumen zum Coupé und in umgekehrter Richtung vor dem Nasswerden schützen sollen, tragen sie also nicht einem andauernden, sondern nur einem zeitweiligen und dabei so wenig dringenden Bedürfnisse Rechnung, dass letzteres bei den kleineren Stationen, und diese bilden die weit überwiegende Mehrzahl, gar nicht berücksichtigt wird*, so treten sie offenbar bezüglich ihrer Wichtigkeit hinter die meisten übrigen Räume des Empfangsgebäudes wesentlich zurück.

Der grossartige Aufwand an kostspieligen Constructionen, der ihretwegen an den vorerwähnten Kopfstationen gemacht wird, um sie trotzdem zum Haupttheile der ganzen Bauanlage aufzubauschen, dem gegenüber alle übrigen Theile oft nur als blosser Anhängsel erscheinen, scheint mir daher durchaus nicht berechtigt zu sein.

Meines Erachtens sind die Perronhallen bei derartigen Bahnhöfen als *hypäthrale Anlagen oder als innere Höfe nach Art der Impluvien* zu behandeln, indem man nur die Perrons überdacht, während die Räume über den Geleisen die so sehr wünschenswerthen Lichthöfe bilden. Die Reisenden sind in diesem Falle bei ihrem meist *im Geschwindigkeitsschritt* ausgeführten Wege vom und zum Coupé geschützt, und die Locomotiven können ihren Qualm dorthin, wohin er gehört, nämlich in die freie Luft entsenden, während sie ihn jetzt gleichsam zum Spotte an die Decke des scheinbar ihretwegen erbauten Glaspalastes, blasen, um dort Alles zu beschmutzen und zu verdunkeln.

Natürlich müssen die Perronhallen auch gegen schräg einfallenden Regen Schutz bieten. Dieses kann man aber leicht dadurch erreichen, dass man die Dächer möglichst tief legt und ihnen eine hinreichende Breite gibt. Letzteres wäre besonders bei den Zwischenperrons zu berücksichtigen. Bei den übrigen Perrons sind event. seitliche Abschlüsse zu Hülfe zu nehmen, die übrigens bei den meisten Kopfstationen in den die Geleise von drei Seiten umschliessenden hohen Mauern schon gegeben sind.

Nun ist man aber mit unserer Auffassung der Perronhallen als stationärer Regenschirme nicht zufrieden. Die Reisenden, wenigstens die Residenzler und Grossstädter (die Leute aus der Provinz verdienen natürlich geringere Beachtung) sollen nicht nur nicht nass, sondern sie sollen auch während ihres *auf wenige Minuten sich beschränkenden Aufenthaltes* auf dem Perron vor dem Zugwind geschützt werden, was übrigens nur auf den Kopfstationen (und bei diesen vielleicht auch ohne Riesendächer), fast niemals aber bei den Zwischenstationen zu erreichen ist. Die Frage spitzt sich also dahin zu: *Stehen die kolossalen Bau- und Unterhaltungskosten der vielfach riesigen Bedachungen zu diesem Nutzeffekt in richtigem Verhältnisse?! —* Ich meine die Antwort könne nur lauten: „*Trop de bruit pour une omelette!*“ — Fünf Minuten dürften doch auch die grossstädtischen Nachkömmlinge der Cherusker und verwandter Stämme während des Gehens zum Coupé, ohne den Schnupfen zu bekommen, etwas Wind vertragen können, der zudem bei den dreifach umschlossenen Kopfstationen selten die Stärke einer leichten Brise überschreiten

dürfte, und um so mehr, als sie sich für die meisten übrigen Stationen auf einen weit stärkeren Zugwind vorbereiten müssen.

Dass ich übrigens gegen den Zugwind nicht gleichgültig bin, habe ich bereits oben bei den Wartehallen gezeigt, und dass ich denselben aus dem Empfangsgebäude ganz verbannt wissen will, wird ein späteres Kapitel über die Windfänge lehren. Die Perronhallen sind aber keine Absteigequartiere zum gemüthlichen Aufenthalte, sondern bloss Unterfahrten zum raschen Durcheilen, wobei im Nothfalle das bloss Aufschlagen des Rockkragens den nöthigen Schutz gewährt, von Shawls und Pelzen gar nicht zu reden. Führt man sie trotzdem in so grossartiger Weise aus, dass sie geradezu den Haupttheil des Gebäudes ausmachen, dem gegenüber alles Uebrige nur als blosser Appendix erscheint, so heisst das meines Erachtens den Diener zum Herrn machen oder mit Kanonen nach Spatzen schiessen.

Ich verhehle mir übrigens keineswegs, dass ich den Herren Ingenieuren gegenüber, welche in den zahlreich ausgeführten grossen Perronhallen eben so viele Triumphe gefeiert haben, mit vorstehendem Raisonement und meinem Appell an die Cherusker schwerlich Erfolg haben werde. Sie werden mir mit dem „skrophulösen Gesindel“ der Neuzeit und sämtlichen Staatshämorrhoidarien und vom Rheuma Geplagten entgegentreten und ruhig fortfahren, zum Schutze dieser Armen, sofern letztere Grossstädter sind, ihre kolossalen Ideale weiter zu bauen, obgleich auch für diese die oben erwähnten Rockkragen und Pelze vollständig hinreichen dürften. Für den Architekten bleibt daher nichts übrig, als sich zu fügen, aber darauf hinarbeiten, dass die combinirten Unterfahrten, Wind- und Rauchfänge nach ihrem Zwecke gesondert werden, *weil ohne diese zweckliche Gliederung keine architektonische Durchbildung möglich ist.*

In der Kunst ist es eben nicht möglich, gleichsam mehrere Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, indem man einen einzigen Regenschirm über zarte Stadtfräulein und dampfende Locomotiven ausspannt. Das beweisen z. B. die Kopfstationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin und der französischen Nordbahn zu Paris. Wer vermuthet z. B., wenn er es nicht weiss, hinter dem riesigen Giebel des erstgenannten Bahnhofes mit seinen Kirchenfenstern eine Unterfahrt oder eine Art bequem zu passender Wagenschuppen und nicht vielmehr einen grossartigen Festsaal, eine Kunstaussstellung oder dergleichen? Flankirt von zwei (entsprechend zu erhöhenden) Thürmen und mit vorgelegter Halle geschmückt würde dieser Giebel nicht ohne Geschick sogar eine Basilika repräsentiren können. Aber das Keuchen der Locomotive hinter demselben und der Dampf, der durch das präsumtive Kirchendach schlägt, zerstört die fromme Illusion und setzt eine grosse Theatercoullisse an deren Stelle.

Dass auch die architektonische Durchbildung des Innenraumes derartiger Hallen nicht möglich ist, eben weil derselbe die Zwecke nicht sondert, sondern in unnatürlicher und quasi barbarischer Weise unter einen Hut zwängt (man hat bisher nicht einmal eine genau zutreffende Bezeichnung für dieses Mixtum compositum von bedecktem Hof, Unterfahrt, Personen- und Empfangshalle, Wagenschuppen, Wind- und Rauchfang gefunden), dazu liefern die s. Z. im Berliner Architekten-Verein über diesen Punkt geführten Debatten die passendste Illustration.*)

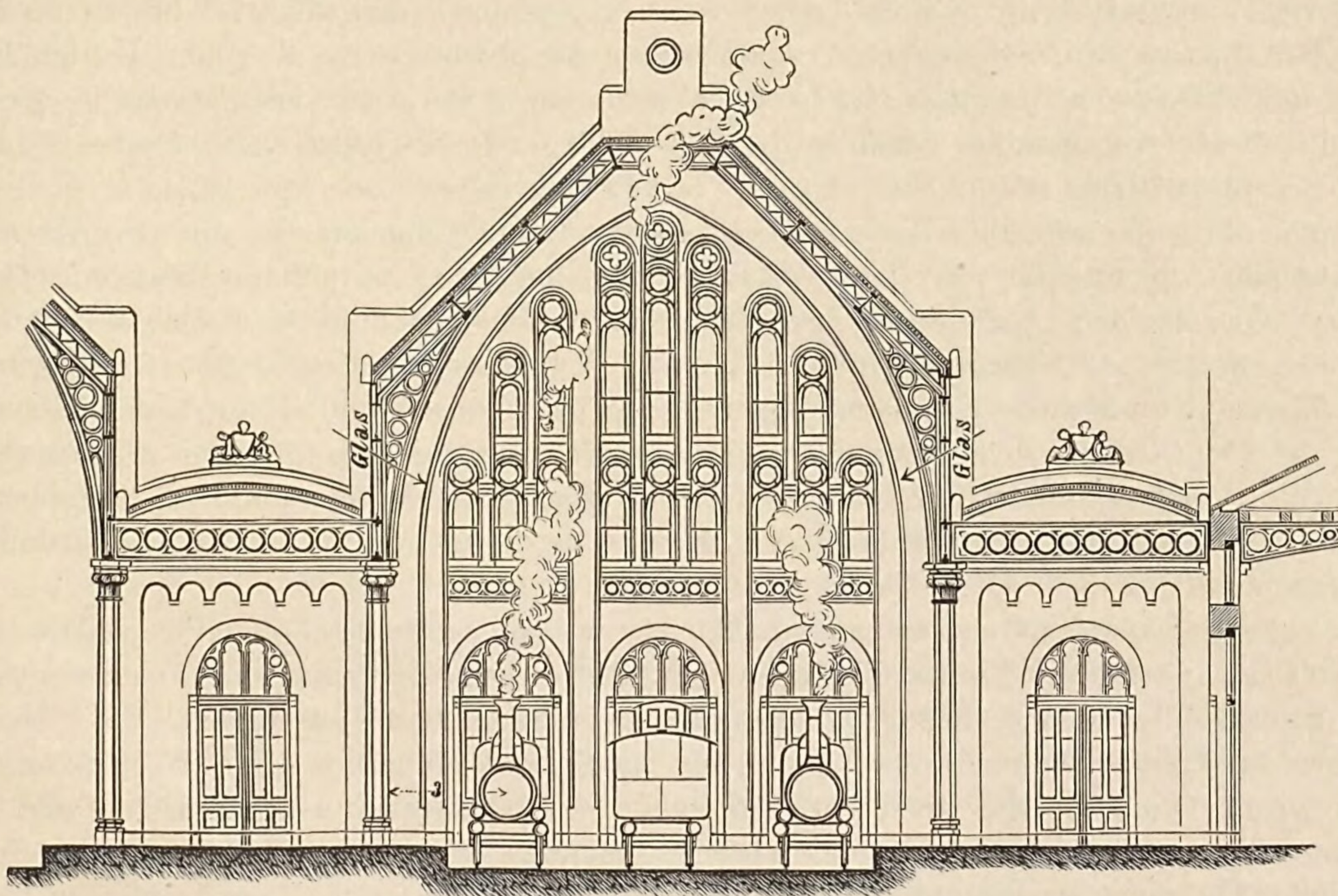
Die Grundlage der architektonischen Ausbildung des Innern und Aeusseren dieser Hallen ist also die Charakterisirung der Einzeltheile nach ihren Zwecken, wie wir dieses in der untenstehenden, allerdings nur sehr flüchtigen Skizze angedeutet haben. Die Hauptconstructionstheile sind je zwei starke, circa 20 Meter von einander entfernt stehende Säulen, welche parallel den Geleisen hohe Gitterträger tragen, die zugleich als Fenster für die Beleuchtung der Hallen dienen. Die Säulen bestehen aus mehreren verticalen Theilen, deren Mittelstücke bis zum oberen Abschlusse der Längsträger reichen. An diese Mittelstücke schliessen sich die Querträger, deren Seitenschub entweder durch äussere Verstreben oder innere Zugstangen aufzufangen ist. Diese, wie die event. wünschenswerthe Dreieckverbindung im Giebel bitte ich in Gedanken ergänzen zu wollen. — Die steilen, nach aussen als Windfänge und nach innen als Rauchfänge dienenden Dächer führen den Rauch durch einen fortlaufenden Schlitz, der wegen seiner hohen Lage weder dem Regen noch dem Winde einen Einfluss auf die eigentlichen Perronhallen gestattet, ins Freie.

Den unnatürlichsten Eindruck bei den oben erwähnten einheitlichen Dächern macht ihre partielle Bedeckung durch Glas und durch undurchsichtiges Material. Dieser Uebelstand kann nach der vorliegenden Skizze durch entsprechend hohe Seitenbeleuchtung vollkommen vermieden werden. Auch steht der reicheren und durchaus selbstständigen Ausbildung der eigentlichen Perronhallen und ihrem organischen Anschluss an die

*) Wir möchten diese Hallen „Tohuwabohuhallen“ nennen, weil sie lebhaft an das Wüste und Leere der Welt am ersten Schöpfungstage erinnern. Dieser Eindruck wird auch dadurch, dass die Seitenwände im Innern architektonisch durchgebildet sind, nur wenig abgeschwächt. Würde doch auch der Cölner Dom „wüst und leer“ erscheinen, wenn man seine fünf Schiffe herauschläge, um das Ganze unter möglichstem Anschlusse an das Wandpfeilersystem mit Eisenconstructionen à la Schwedler oder Polonceau zu überdecken.

Warteräume, und zu diesen stehen sie doch in directester Beziehung, nichts im Wege. Dass auf den Perrons in einer Entfernung von etwa 20 Meter je zwei einsame Säulen stehen, halten wir für keinen so grossen Uebelstand, dass man, um sie zu vermeiden, Riesendächer erbauen müsste, welche die gesammte Architektur vernichten. Im Gegentheile dürften Säulen in dieser Stellung und Entfernung sogar zum Anbringen von Laternen und Tafeln sehr erwünscht sein, und um so mehr, als das Hemmniss, welches sie der Circulation der Reisenden bieten, ein nennenswerthes nicht genannt werden kann.

Zum Schluss noch folgende Bemerkung. Die Kopfstationen der grossen Städte sind für die Landreisenden ungefähr dasselbe, was die Einschiffungshäfen für die Seereisenden sind. Will man das Princip des Schutzes der Reisenden gegen Regen und Wind consequent verfolgen, so wird man schliesslich auch diese Häfen mit Dächern versehen müssen, unter welchen die Personendampfer wie unter den Beinen des Kolosses von Rhodos aus- und einsegeln können, um die Passagiere trockenen Fusses und vor Zugwind geschützt aus- und einsteigen zu lassen. Ueber die Ausführung dieser Dächer würden sich natürlich die Eisenconstructeure unter Schwedler's Führung vor Freude schütteln. Vielleicht erleben sie es noch.



Thurmanlagen.

Soll die Treppe zu den Beamtenwohnungen, wie es sehr häufig vorkommt, in einer hierzu geeigneten Ecke des Empfangsgebäudes so bis zum Bodenraum hinaufgeführt werden, dass die Bewohner, auch wenn sie mit Mobilien beladen sind, bequem auf letztern austreten können, so muss das Dach da, wo die Treppe mündet, höher gelegt und als besonderes Giebel- oder Zeltdach ausgebildet werden. Diese Anordnung ist nur dann überflüssig, wenn der Bodenraum durch eine Kniewand so weit erhöht ist, dass der Austritt von der Treppe ein ungehinderter wird. Kniewände wendet man aber gewöhnlich nur bei *flachen* Dächern an, sowohl um den Bodenraum als solchen besser benutzen, als auch, wie es bei den vorliegenden Bauten meist der Fall ist, zu Dachzimmern ausnutzen zu können. Bei *steilen* Dächern dagegen, welche der zweckmässigen Benutzung des Bodenraums und der Anlage von Giebelstuben weniger hinderlich sind, ist die Anlage von Kniewänden meistens überflüssig und hier ergibt sich der vorerwähnte thurmartige Aufbau des an der Ecke liegenden Treppenhauses mit zugehörigem Dache als *constructive Nothwendigkeit* und bildet eines der wirkungsvollsten Mittel zur Belebung des architektonischen Organismus. (Vgl. Taf. I. 7. und II. 5. u. 6., III. 8., ferner die oberen Grundrisse der betr. Gebäude auf Taf. VIII.)

Von den *thurmähnlichen Treppenhäusern* bis zu den eigentlichen *Treppenthürmen* ist nur ein Schritt. Letztere bilden in noch prononcirter Weise eines der wesentlichsten und charakteristischsten Glieder des baulichen Organismus, wie dieses an unzähligen Beispielen aus alter und neuer Zeit ersichtlich ist. Treppenthürme werden dort nothwendig, wo der Parterre-Grundriss, der vielleicht schon eine Treppe umschliesst, ohne Störung seines Gesamtorganismus keinen Raum mehr für eine zweite Treppenanlage abgeben kann. In diesem Falle lehnen sich die Treppenhäuser von aussen an die Empfangsgebäude an und bieten die beste Gelegenheit zur Anlage *massiver Treppen*, wie sie bei der grossen Feuergefährlichkeit derartiger Gebäude fast geboten erscheinen: ein Punkt, der meines Erachtens bisher viel zu wenig berücksichtigt worden ist.

Dass nun dieses von aussen angebaute Treppenhaus bei seiner ausgesprochenen Höhenrichtung und in Folge der erforderlichen selbstständigen Bedachung fast mit Nothwendigkeit den Charakter eines Thurmes annimmt, bedarf keines Beweises. (Vgl. Taf. I. 3. 4. 5. 6., II. 8. 9., III. 1. 3. 4. 5. 6. 7.)

Nach dem Betriebsreglement der Eisenbahnen soll an jener Seite der Empfangsgebäude, welche den Zugängen zum Bahnhofe zugekehrt ist, eine *Uhr* angebracht werden, um den Reisenden die genaue Innehaltung der Zeit zu ermöglichen. Dass der Zweck dieser Uhr um so besser erreicht wird, je weiter dieselbe sichtbar ist, ist selbstverständlich. Die beste Gelegenheit nun, diese Uhr anzubringen, bietet offenbar der dem Stationsorte zugelegene Treppenthurm, der event. so weit erhöht werden kann, dass er von allen auf den Bahnhof mündenden Wegen, auch wenn diese etwa auf der Perronseite herkommen, zu sehen ist. Auf dieser Anschauung beruhen die auf beiliegenden Blättern dargestellten, zu *Uhrthürmen* ausgebildeten Treppenthürme. (Vgl. Taf. II. 1. 2. 3., IV. 1. u. s. w.)

Vorstehende Vorschrift des Bahn-Polizei-Reglements besteht nur für die „grösseren“ Empfangsgebäude. (Nur die Anbringung von *Perronuhren* ist für alle Stationen ohne Ausnahme geboten.) Die genaue Grenze zwischen den „grösseren“ und kleineren Stationen ist natürlich schwer festzustellen. Wir haben aber die sogenannten „Vergnügungsstationen“ zu ersteren gezählt, weil sich auf diesen an gewissen Tagen grosse Massen von Menschen ansammeln, die sich dann meist rings in die Nachbarschaft vertheilen. Für diese ist die Möglichkeit, sich genau über die Zeit zu informiren, gewiss sehr wünschenswerth. Wir haben daher die „Vergnügungsstation“ Liblar, welche, rings von Wald und Flur umgeben, mitten in einer prächtigen, die schönste Aussicht bietenden Gegend liegt, mit einem derartigen Uhrthurme versehen zu müssen geglaubt. (Vgl. Taf. I. 1.)

Bei gewissen festlichen Gelegenheiten haben sämtliche Stationsgebäude ihre Fahnen auszuhängen. Dieses geschieht in den meisten Fällen nur nach dem Perron hin, wodurch das Festkleid der Stationen, nachdem die früher üblichen, mit hohen Fahnenstangen versehenen und auf freiem Platze stehenden Holzgerüste, welche die Festfreude nach allen Seiten hin kundgeben sollten, in Wegfall gekommen sind, ein *sehr partielles* wird. Offenbar sind in dieser Beziehung die Uhr- resp. Treppenthürme die geeignetsten Vermittler, um dem ganzen Ensemble des Stationsgebäudes durch eine dort aufgezoogene Flagge das richtige festliche Gepräge zu geben. Hier wirkt die Fahne wie der Kranz auf dem Haupte einer Schnitterin oder eines römischen Zechers. Ja bei einem grossen Gebäude kann schon aus diesem Grunde allein die Anlage eines besonderen Flaggenthurmes motivirt erscheinen. Als Beispiel führe ich das grosse Directionsgebäude der Rheinischen Bahn in Cöln an. Um dieses bei feierlichen Gelegenheiten in würdigem Festschmuck erscheinen zu lassen, war das Aufpflanzen von nicht weniger als siebzehn hohen Flaggenstangen erforderlich, die hinter den Attiken des monotonen, nur wenig Abwechslung bietenden Gebäudes aufgestellt sind und in ihrem ziemlich eng geschaarten Ensemble, wenn man sie kahl und ihres Schmuckes beraubt sieht, lebhaft an Bohnenstangen erinnern, die da oben, „ut passeris solliciti in tecto“, ihren verfehlten Beruf betrauern. Die Kosten für die Befestigung und Instandhaltung dieser siebzehn Fahnenstangen und Fahnen dürften, auf einen kurzen Zeitraum berechnet, hingereicht haben, um durch einen an passender Stelle ausgeführten, das Ganze beherrschenden Aufbau mit einer einzigen Fahne einen grossartigeren und feierlicheren Effect zu erzeugen, als dieses der jetzige militärisch geordnete Gesamtapparat zu thun im Stande ist. Aber „die Masse muss es bringen,“ hier wie im architektonischen Detail, wenn der Bau des höheren Organismus entbehrt.

Solche Stationen, welche, inmitten einer schönen Gegend gelegen, das Publicum der benachbarten Städte und die Vergnügungsreisenden während der schönen Jahreszeit zu zahlreichem Besuche anlocken, nennt die Rheinische Bahn „Vergnügungsstationen“. Dieselben sind, je nach ihrer Bedeutung, mit schönen Garten- und Hallenanlagen, Veranden, Terrassen etc. versehen, welche der Benutzung des Publicums offen stehen, wobei sich naturgemäss die in den Empfangsgebäuden etablirten Restaurationen, wenn die Berech-

nung eine richtige war, zu lebhaften Geschäften entwickeln und die aus letzteren zu ziehenden Pächte entsprechend hoch werden. Da wir es hier also, wie wir nebenbei bemerken wollen, mit einem dreifachen Vergnügen zu thun haben, nämlich demjenigen der Pächte ziehenden Bahn, die ausserdem als „Dampffuhr-Unternehmerin“ aus dem Massentransport der Gäste ihren Nutzen zieht, des gute Geschäfte machenden Wirthes und des lustigen Publicums, so ist vorgenannte Bezeichnung gewiss eine sehr berechnigte. Auf diesen Vergnügungsstationen begegnen wir nun einer weiteren Art von Thurmanlagen, nämlich den *Aussichtsthürmen*, deren Berechtigung, wenn sie zweckentsprechend angelegt sind, Niemand bestreiten wird.

Diejenigen Leser, welche den Rhein bereist haben, erinnern sich gewiss der herrlich gelegenen Station Rolandseck, welche jedoch des Aussichtsthurmes entbehren konnte, da eine hoch gelegene, rings um das ganze Gebäude laufende, auf eisernen Säulen ruhende Terrasse die Aussicht nach allen Seiten hin vermittelt. Specieell von den Cölnern wird die Vergnügungsstation „Kierberg“ mit Vorliebe besucht, welche einen weit schauenden Aussichtsturm besitzt. Für die Düsseldorfer und Elberfelder war das auf Taf. 4. Fig. 11. dargestellte, mit einem Aussichtsturme versehene Empfangsgebäude „Neanderthal“ berechnet, das jedoch, wir werden darauf zurückkommen, nicht in dieser Weise zur Ausführung gekommen ist.

Auch für Elberfeld selbst (Taf. 5. Fig. 2. 4.) war ein zugleich als Uhrthurm dienender Aussichtsturm projectirt, der einen Ueberblick über die ganze Stadt bietet und in Verbindung mit der ebenfalls hoch gelegenen Terrasse den Zweck hatte, den Gästen des Bahnhofsrestaurateurs einen angenehmen und interessanten Aufenthalt zu schaffen, wie es dem Interesse der Bahn wie des Restaurateurs gleich dienlich war. Auch dieses Project ist, worüber weiter unten, nicht zur Ausführung gekommen.

„Sunt quinque causae bibendi!“ Eben so viele Gründe haben wir für die Berechtigung der Thürme bei den wichtigeren Empfangsgebäuden aufgezählt; aber während die fünf Gründe des Trinkens nur dem in die höhere Kneiperei Eingeweihten plausibel erscheinen, wird Niemand, *der in der möglichst allen Zwecken gerechten Durchbildung des baulichen Organismus die Hauptaufgabe des Architekten findet*, die Berechtigung der fünf Gründe für die Anlage von Thürmen in Zweifel ziehen. Nur die oben erwähnten Parallelepipedonianer, jene Parteigänger der Münster'schen Widertäufer, welche unter Jan van Leyden's und Knipperdolling's Leitung nach dem Spruche der Bibel, „was da erhöht ist, soll erniedrigt werden!“, die Kirchthürme von „Neu-Sion“ abzutragen begannen, werden meinen Ausführungen nicht beistimmen. Sind doch die Thürme ihre schlimmsten Feinde, weil gerade sie ihre Schablone in der erbarmungslosesten Weise durchbrechen. Dieses letztere ist aber wiederum der Grund, weshalb die Gegner des schablonenmässigen Kastenbaues à la „Longerich“, also die Antiparallelepipedonianer für sie schwärmen, denn diese wissen es genau von den Rathhäusern, Kirchen, Schlössern und Villen der alten und neuen Zeit, dass gerade der Thurm für die Gesamtgruppierung den eigentlichen Kopf, den Schlussstein bildet und dass vorgenannte Bauten ohne diesen Schlussstein wie geköpft erscheinen würden.

Die Anhänger der Schablone lassen sich auf ästhetische Bedenken nicht gerne ein, denn diese sind bekanntlich „Caviar für's Volk.“ Um so lieber rücken sie mit den Kosten in's Feld. Nun behaupte ich aber, dass die Erhöhung des Treppenhauses um eine oder zwei Etagen, um letzteres zum Thurme auszubilden, *bei entsprechend einfacher Detailausführung weniger kostet und doch weit mehr Effect macht*, als die Verwendung der feinsten Putzquaderungen, Formziegel und Steinsculpturen, wie sie die Schablonen-Bauten, wenn sie nicht gar zu kläglich ausfallen sollen, nach der oben erwähnten kaufmännischen Devise, „*die Masse muss es bringen!*“ regelmässig verlangen. Ein lebendig gruppirter, mit einem Thurme gekrönter Bau, sei er nun aus Ziegeln oder Bruchsteinen hergestellt, hat auch bei der einfachsten Detaillirung stets etwas Distinguirtes und Schlossartiges, während Bauten, welche des lebendig durchgeführten Organismus entbehren, trotz aller Verzierungen und kostbaren Materialien den Stempel der Monotonie nicht abstreifen können.

Die Wahrheit vorstehender Behauptung wird durch manche der beiliegenden Zeichnungen erhärtet, womit ich die Bauten selbst jedoch nicht als in jeder Beziehung mustergültig hinstellen will, wie das die spätere Kritik der einzelnen Gebäude zeigen wird. So ist an dem reich gruppirten Empfangsgebäude „Liblar“ (Taf. 1. Fig. 1.) nur ein einziger Formziegel, und zwar ein Ziegel mit einfach ausgerundeter Ecke zur Verwendung gekommen, und der Gesamteffect würde nicht gelitten haben, wenn die eingemauerten Friese aus gebranntem Thon durch friesartige Musterungen aus den vorhandenen Ziegeln, die sich ja auch recht zierlich combiniren lassen, ersetzt worden wären. Wir bemerken übrigens, dass die dunklen horizontalen Schichten, für welche schwarze Basaltlava in Aussicht genommen war, als zu theuer in Wegfall gekommen und durch je zwei Schichten rother Ziegel mit zwischenliegender gelber Schicht ersetzt worden sind.

Auch das Empfangsgebäude „Gladbach“ (Taf. 4. u. Taf. 8.) ist als reiner Ziegelrohbau in den einfachsten Detailformen, jedoch ebenfalls mit abwechselnd rothen und gelben Schichten ausgeführt worden und hat dementsprechend sehr geringe Kosten verursacht. Wir werden auf dasselbe zurückkommen.

Wir können gegenwärtiges Capitel nicht schliessen, ohne eine Aeusserung des bekannten Kunstkritikers Friedrich Pecht, die wir soeben in der Augsburger „Allgemeinen Zeitung“ in einem Aufsätze „*Münchener Kunst*“ finden, den Parallelepipedonianern und Semiparallelepipedonianern, denn auch mit letzteren werden wir uns noch beschäftigen, zur Beherzigung hierher zu setzen. Nachdem derselbe die in dem alten Münchener Hofbräuhaus sich charakterisirende Geschmacksrichtung gebührend gewürdigt hat, fährt er fort: „*Ganz im Gegensatz zu jener trost- und gemüthlosen, dem trockensten Bureaukrathenthum mit seinem nüchternen Utilitarismus entspringenden Anschauung, welche die Kunst von Markt und Halle, aus den Bahnhöfen und Wirthshäusern, vom öffentlichen Verkehr jeder Art entfernen möchte, weil ihr alles Phantasievolle und Schöne eigentlich innerlich zuwider ist, sind wir der Anschauung, dass sie gerade überall da, wo viele Menschen zusammen kommen, erst recht hingehört, um den Verkehr zu edlen.* Die antike Welt verstand das sehr viel besser, sie stattete die Bäder, die ja die Stelle der modernen Cafés vertraten, mit aller möglichen Pracht aus, fast alle berühmten Statuen wurden ja in ihren mächtigen Ruinen gefunden.“ (Der Verfasser wird gewiss auch den Rathhäusern, Kirchen, Kaufhäusern und Markthallen des Mittelalters seine Anerkennung nicht versagen.) „*Durch die Art, wie ein Volk Vergnügen und Erholung durch künstlerische Form veredelt, spricht sich der Kulturgrad desselben aus . . .*“

Fr. Pecht hat bei seinen Ausführungen vornehmlich solche Bauten im Sinn, bei welchen der Kostenpunkt nicht eben in den Vordergrund tritt. Letzteres ist aber leider heutigen Tages bei den Eisenbahnbauten in ganz bedeutendem Maasse der Fall und desshalb wird er uns um so mehr beistimmen, wenn wir darauf hinarbeiten, und das ist ja der Hauptzweck gegenwärtiger Abhandlung, auch mit geringen Kosten und zwar, wir wiederholen es, *durch möglichste Durchbildung des baulichen Organismus* dem Streben nach Schönheit gerecht zu werden.

Grösse der Empfangsgebäude.

a. *Warteräume.* Die Grösse des Empfangsgebäudes ist abhängig von der Grösse des Verkehrs, den dasselbe zu vermitteln hat. Dieser findet seinen directesten Ausdruck in der *Grösse der Warteräume*, nach welcher dann in zweiter Reihe die Grösse der Dienst- und Circulationsräume zu bestimmen ist.

Die Grösse der Warteräume bestimmt man am zweckmässigsten *durch Analogie mit anderen bestehenden, möglichst verwandten Empfangsgebäuden*, welche gleichen oder ähnlichen Verkehrsverhältnissen bestens entsprechen oder nach einigen Modificationen bestens entsprechen würden. Passende Beispiele wird man stets in möglichst grosser Nähe aufzusuchen haben, weil die grössere oder geringere Beweglichkeit der Bevölkerung in denselben Bezirken eine annähernd gleiche zu sein pflegt. Die Kenntniss der Bevölkerungsziffer der betreffenden Stationsorte und der zugehörigen Gebiete bildet nur den allgemeinsten Anhaltspunkt. Diese Ziffer kann zudem, so weit sie das Verkehrsgebiet betrifft, in sehr industriellen und verkehrsreichen Gegenden, wo sich Strassen, Flüsse und Bahnen nach allen Richtungen hin kreuzen und die bedeutenderen Orte oft von mehreren Linien berührt werden, oft nicht einmal annähernd festgestellt werden. Sogar die Bestimmung der in Ansatz zu bringenden Bevölkerungsziffer der Stationsorte selbst bietet, wenn letztere von mehreren Linien mit einer grösseren Anzahl von Stationen berührt werden, wie dieses z. B. bei Elberfeld und Barmen der Fall ist, ihre Schwierigkeiten.

Den richtigen Blick für passende Grössenbestimmungen kann meines Erachtens nur derjenige erlangen, der durch längeres Verweilen in der betr. Gegend und durch häufige Bereisung derselben alle einschläglichen Verhältnisse richtig zu beurtheilen und abzuwägen gelernt hat. Sein erstes Augenmerk wird derselbe bei den zu wählenden Beispielen natürlich auf die *grösste Frequenz* richten, wie sie zu gewissen Jahreszeiten, bei feierlichen Gelegenheiten, Jahrmärkten etc. einzutreten pflegt und untersuchen, ob die gewählten Grössenverhältnisse dieser Frequenz entsprechen. Hieraus wird er seine Schlüsse für den Neubau unter Berücksichtigung der dort obwaltenden besonderen Umstände ziehen, wobei, wie schon gesagt, die Bevölkerungsziffer der betr. Stationsorte nur einen Vergleichungspunkt unter vielen bildet. Einige Beispiele dieser Grössenbestimmung werden wir weiter unten anführen.

Mathematische Formeln zur Bestimmung der Grössen der Warteräume dürften nur in solchen

Gegenden zu verwenden sein, die *eine gleichmässig über das Land verbreitete und gleichbewegliche* Bevölkerung besitzen; und dann auch nur für gewöhnliche Zwischenstationen, nicht aber für End-, Insel-, Trennungs-Bahnhöfe etc., für welche meines Wissens bisher noch Niemand Grössenbestimmungsformeln aufzustellen versucht hat. Aber auch in diesen einfachsten Fällen dürfte die Verwendung von Formeln *als eine blosse, aus vielen anderen Schätzungen extrahirte und concentrirte Schätzung aufzufassen sein, deren Zuverlässigkeit im umgekehrten Verhältnisse zu der Zahl der zu Grunde gelegten muthmasslichen Annahmen steht*. Betrachten wir z. B. die von Kaven'sche Formel, ob sie etwa ausser der Einwohnerzahl des Stationsortes etwas Anderes als mehr oder minder gewagte Schätzungen zu Grunde legt.

Voran erinnern wir daran, dass sich die Gesamtfrequenz der Warteräume im Wesentlichen aus der Zahl der *Abreisenden*, der *Ankommenden*, welche jedoch nur zum Theil die Warteräume benutzen, der *Durchreisenden*, welche während der mehr oder minder kurzen Haltezeit der Züge aussteigen, um sich in den Warteräumen zu stärken, und schliesslich derjenigen zusammensetzt, welche als *Freunde und Verwandte* entweder die Abreisenden zum Bahnhof begleiten oder die Ankommenden von dort abholen.

Die vorgenannte Formel baut sich nun auf folgenden Voraussetzungen auf, deren Zuverlässigkeit zu prüfen wir dem Leser selbst überlassen:

Die Zahl der Einwohner des Stationsortes ist bekannt.

Das zum Stationsorte gehörige Verkehrsgebiet wird auf *eine Meile im Umkreis* geschätzt.

Die Beweglichkeit der Bevölkerung *steigt mit dem Ueberwiegen der städtischen Bevölkerung über die ländliche*. Die Zahlen für dieses Steigerungsverhältniss sind statistischem Material zu entnehmen, dessen möglichst zahlreiches Vorhandensein wünschenswerth ist.

Die Zahl der *Abreisenden* ist proportional der Zahl der *Ankommenden*, der auf kurze Zeit aussteigenden *Durchreisenden*, (weil mit der Bedeutung der Stationen auch der Aufenthalt der Züge länger wird) und der begleitenden resp. abholenden *Verwandten und Freunde*.

Für die Reisenden I. und II. Classe nimmt von Kaven einen dreifach so grossen Raum in Anspruch, wie für die niedrigeren Classen.

Schliesslich wird der Raum, welcher für die Mobilien in jedem Wartezimmer nöthig ist, auf 200 Quadratfuss geschätzt.

Uns will bedünken, dass die auf vorstehenden Grundlagen und möglichst reichem statistischen Material, welches besonders über die Zahl der täglichen Billet-Ausgaben der verschiedenen Classen auf bestehenden Stationen belehrt, aufgebaute Formel nicht entfernt dieselbe Sicherheit böte, als die von uns befolgte Methode der Analogie, bei welcher oft ein einziges, an einem bestimmten Orte ausgeführtes Gebäude hinreicht, um sichere Rückschlüsse auf den an einem anderen Orte zu errichtenden Neubau zu machen.

b. Diensträume. Bei den gewöhnlichen Zwischenstationen steht der *Gepäck- und Depeschenverkehr im proportionalen Verhältnisse zum Personenverkehr*. Da nun der letztere sich in der Gesamtgrösse der Warteräume (die Wartehallen mit eingeschlossen) ausspricht, muss aus dieser das passende proportionale Verhältniss für die Diensträume entnommen werden.

Wir glauben nun durch vielfache Messungen und Vergleichen gefunden zu haben, dass diejenigen Stationsgebäude, in welchen sich die Gesamtgrössen der Diensträume zu denjenigen der Warteräume ungefähr wie 1 : 2,5 verhalten, den an sie gestellten Anforderungen in passender Weise entsprechen.

Werden die Diensträume *kleiner*, was wir besonders bei den nach der alten Schablone ausgeführten Bauten beobachten, so wird der Arbeitsraum für die Beamten zu beengt und muss in manchen Fällen die Gepäckwaage, weil sie im Bureau keinen Platz findet, im Vestibul oder ausserhalb des Gebäudes aufgestellt werden, wodurch dem Stationsvorsteher die Controle über die Gepäckexpedition mehr oder minder entzogen und letztere überhaupt umständlicher wird.

Zu *grosse* Diensträume zeigen natürlich derartige Nachtheile nicht, weshalb auch seitens der Beamten niemals Klagen über solche laut werden, sie nehmen jedoch übermässigen Raum und damit übermässige Kosten in Anspruch.

Oben genanntes Verhältniss hat natürlich dort keine Geltung, wo ein im Vergleich zum Personenverkehr entweder aussergewöhnlich *starker*, oder aussergewöhnlich *schwacher* Gepäckverkehr stattfindet.

So hat z. B. die vielbesprochene Station „Roisdorf“ (Taf. 1. Fig. 9.), welche zwischen Cöln und Bonn gelegen die betr. Wochenmärkte mit landwirthschaftlichen Produkten versieht, an Markttagen einen ganz aussergewöhnlichen Gepäckverkehr, weil sämtliche Marktweiber, welche die sogenannten „Marktzüge“ benutzen, grosse und kleine Körbe (nur Handkörbe dürfen mit ins Coupé genommen werden) mit sich

führen. Für die Expedition dieses massenhaften Gepäcks ist das jetzige Bureau (das betr. Verhältniss ist 1 : 3,39) viel zu klein und musste daher die Gepäckwaage draussen im Freien aufgestellt werden, was die bereits oben erwähnten Nachtheile nach sich zieht, auch bei ungünstiger Witterung, die Waage steht unbedacht, manche andere Unannehmlichkeiten mit sich führt.

Hier wäre eine ganz andere Grundrissanordnung *mit grosser, seitlich anzulegender* Gepäckexpedition an der Stelle gewesen, in welcher die Körbe, nachdem sie abgewogen und beklebt sind, bis zur Ankunft des Zuges aufgestellt werden konnten.

Das entgegengesetzte Verhältniss, wie diese „*Marktstationen*“ zeigen die oben erwähnten „*Vergnügungs-Stationen*“. Hier ist der Personenverkehr ein aussergewöhnlich grosser, während der Gepäckverkehr nur ein sehr geringer, fast verschwindender ist. Die Gepäckexpedition und zugleich der Billetraum, denn die meisten Besucher sind mit Retourbillets versehen, können daher bei derartigen Stationen kleiner angelegt werden, als es das oben genannte Verhältniss angibt.

Natürlich ist die *zweckmässige Eintheilung der Diensträume*, deren Zahl sich mit der Bedeutung der Stationen vermehrt, und *ihre Gruppierung um das Vestibul in der bereits früher angegebenen Weise* von grosser Wichtigkeit. Auch muss besondere Rücksicht darauf genommen werden, dass die erforderlichen Mobilien und Apparate innerhalb derselben zweckentsprechend aufgestellt werden können. Für Beides werden wir weiter unten einige passende Beispiele anführen.

c. Circulationsräume. Was wir unter Circulationsräumen verstehen, ist aus den Figuren 8. 9. 10. auf Taf. 6. ersichtlich. Dieselben Zeichnungen zeigen, wie wir es auch bei einem *von vornherein auf spätere Erweiterung angelegten Bau* versucht haben, die betr. Grössenverhältnisse zwischen Warte-, Dienst- und Circulationsräumen in seinen verschiedenen Gestaltungen beizubehalten.

Die Circulationsräume, von welchen bei kleineren Bauten oft nur das Vestibul vorhanden ist, werden meines Erachtens in den meisten Fällen *viel zu gross* angelegt. Nur ausnahmsweise treffen wir ein zu enges Vestibul an, wie dieses z. B. bei dem Centralbahnhofe zu Cöln in seiner ursprünglichen Anlage der Fall war.

Natürlich richtet sich auch die Gesamtgrösse der Circulationsräume nach der Gesamtgrösse der Warteräume, weil letztere die gesammte Personenfrequenz repräsentirt, und man kann annehmen, dass, die Möglichkeit einer bequemen Circulation der Reisenden in der früher beschriebenen Weise vorausgesetzt, erstere sich zu letzterer ungefähr wie 1 : 3 verhalten muss, wenn der Raum weder zu begrenzt, noch zu weit sein soll. In Circulationsräumen von dieser Grösse kann sich ungefähr *ein Drittel* der gesammten Bevölkerung der Warteräume zu gleicher Zeit bewegen, was nur in ganz aussergewöhnlichen Fällen vorkommen dürfte. Gewöhnlich rücken nämlich die Reisenden einzeln oder in kleineren Trupps, seltener schon processionaliter, fast nie aber in grossen Massen an, und die Collisionen werden mehr durch die unzweckmässige Lage der Schalter als durch den zu beschränkten Raum der Vestibule hervorgerufen. Uebrigens bin ich zur Annahme auch des vorgenannten Grössenverhältnisses durch vielfache Beobachtungen und Vermessungen gekommen.

Beispiele übermässig grosser Vestibule zeigen u. A. die Empfangsgebäude zu Kyllburg (Taf. 1. Fig. 3.) und Gerolstein (Taf. 3. Fig. 7.), bei welchen sich die Gesamtinhalte der Circulationsräume zu denjenigen der Warteräume wie 1 : 1,76 resp. wie 1,96 verhalten.

Schliesslich bemerken wir noch, dass die eventuellen späteren Erweiterungen der Empfangsgebäude es oft zweckmässig erscheinen lassen, die Circulationsräume, besonders den Hauptcorridor, weiter anzulegen, als es das anfängliche Bedürfniss verlangen würde.

Erweiterungsfähige Empfangsgebäude und Provisorien.

Wer die unzähligen Um- und Neubauten von Stationsgebäuden betrachtet, wie sie überall bei den bestehenden deutschen Bahnen bereits nothwendig geworden sind und noch immerfort nothwendig werden, weil die vorhandenen Bauten den erweiterten Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügen, wer ferner die Unsicherheit in der Vorausbestimmung der zukünftigen Verkehrsentwicklung neuer Linien berücksichtigt und daher nicht gleich anfangs übermässig grosse und kostspielige Bauten errichten will, deren vollständige Ausnutzung, nicht aber deren vollständige Unterhaltung, noch lange Zeit in Frage steht, wird mir Recht geben, wenn ich behaupte, *dass man kein neues Empfangsgebäude ausführen sollte, das nicht von vorn-*

herein auf bedeutende zukünftige Erweiterungen angelegt, dessen erste Gestaltung aber nur auf das Bedürfniss der zunächst zu übersehenden Entwicklungsperiode des Verkehrs berechnet ist.. Unter einer solchen Periode dürfte in den meisten Fällen ein Zeitraum von etwa 10—15 Jahren zu verstehen sein. Hat sich der Eisenbahnbau erst vollständig durchgebildet und gleichsam zur Ruhe gesetzt, was ja nicht mehr so lange dauern dürfte, dann mögen grössere Perioden für das Anfangsbedürfniss in Ansatz gebracht werden.

Die von uns vorgeschlagenen erweiterungsfähigen Bauten (Taf. 1. Fig. 11. 12., Taf. 6. Fig. 8. 9. 10. etc.) sind trotz ihrer soliden Ausführung im Grunde genommen nur Provisorien. Vor den Provisorien im gewöhnlichen Sinne des Wortes haben sie jedoch, von Anderem abgesehen, den ausserordentlichen Vorzug, dass sie erstens nicht mehr abgerissen zu werden brauchen, wodurch die Kosten eines vollkommenen Neubaus wenigstens zum grössten Theil erspart werden, und dass sie zweitens der Verwaltung die unsäglichen Unterhaltungskosten ersparen, welche die provisorischen Holzbauten erfahrungsgemäss Jahr aus Jahr ein in Anspruch nehmen.

Da wir beide Arten von Bauausführungen im dritten Theile gegenwärtiger Abhandlung an concreten Beispielen ausführlich besprechen werden, brauchen wir hier nur noch folgende allgemeine Bemerkungen beizufügen.

Provisorien im eigentlichen Sinne des Wortes, also leichte, später wieder abzubrechende Holzbauten erscheinen uns nur dort zweckmässig, wo nur ein Minimum von Anhaltspunkten für die spätere Entwicklung des Verkehrs gegeben ist, was in jenen Gegenden, welche von Bahnlinien so vielfach durchschnitten werden, wie etwa Rheinland und Westfalen, nur noch ausnahmsweise vorkommen dürfte. Als Beispiel aus früheren Jahren führe ich die Station Oberhausen in Westfalen an, in deren Nähe ursprünglich nur wenige Häuser standen, aus welchen sich aber in einem Zeitraume von kaum dreissig Jahren eine nicht unbedeutende Fabrikstadt entwickelt hat. Ein solches Wachsthum hätte, als das erste Geleise dort vorbei gelegt wurde, nur derjenige vorausgesehen, der mit einem nahezu prophetischen Blicke ausgerüstet gewesen wäre.

Aber auch in diesen seltenen Fällen sollte man, wo immer möglich, massive Empfangsgebäude in entsprechend bescheidenen Dimensionen, aber an solchen Stellen anlegen, dass sie der Ausführung von später zu errichtenden grösseren Empfangsgebäuden in keiner Weise hinderlich sind, während sie selbst nach einigen Modificationen als Beamtenwohnhäuser oder dergleichen benutzt werden können.

In architektonischer Hinsicht bieten die von vorneherein auf bedeutende Erweiterungen angelegten Empfangsgebäude allerdings mancherlei Schwierigkeiten. Während z. B. die mittelalterlichen Burgen, obgleich sie meist in den verschiedensten Zeitepochen zusammengewachsen sind, oft die schönsten Gruppen bilden, weil sie sich gleichsam concentrisch um einen gemeinsamen Kern ansetzen, werden die erweiterten Empfangsgebäude leicht einen zu langgestreckten und daher monotonen Eindruck machen, weil ihre Vergrösserung im Wesentlichen *nur nach ihrer Längsaxe* stattfinden kann. Immerhin kann hier aber durch *verticale* Gruppierung Vieles erreicht werden, wie dieses bei mehreren ziemlich lang gestreckten Bauten auf beiliegenden Blättern versucht worden ist, *wobei natürlich die Beamtenwohnungen in den oberen Geschossen die besten Dienste leisteten*. Einige dieser Bauten entsprechen ungefähr dem in Fig. 8., andere dem in Fig. 9. Taf. 6. dargestellten Grundrisse, während für die grösste Erweiterung (Fig. 10.) kein Beispiel gegeben ist. Natürlich sind wir weit entfernt, den in vorgenannten Figuren dargestellten „wachsenden“ Organismus eines Empfangsgebäudes für durchaus mustergültig zu halten. Wir glauben im Gegentheil, dass hier noch vielerlei Verbesserungen möglich sind.*)

Beamtenwohnungen in den Empfangsgebäuden.

Es bedarf keines Nachweises, dass Beamtenwohnungen, wenn sie in den oberen Etagen der Empfangsgebäude angebracht, *das heisst also zwischen das schon vorhandene Dach und die schon vorhandene, wenn auch stärker auszuführende Decke der unteren Etage eingeschoben werden, (auch die Keller und Fundamentirungen sind der Hauptsache nach meist schon vorhanden)* weit weniger Bau- und Unterhaltungskosten in Anspruch nehmen, als Beamtenhäuser, welche *von Grund aus neu zu erbauen sind*. Schon bei der Be-

*) Wie wir nachträglich in dem „Handbuche für specielle Eisenbahntechnik“ von Edmund Heusinger von Waldegg lesen, hat schon der Ingenieur C. A. Oppermann bei den Empfangsgebäuden der Zwischenstationen der Bahn von Ancona nach Bologna die Einrichtung getroffen, dass dieselben durch einfache Verlängerung aus einer niederen in eine höhere Classe einrücken können.

sprechung der Hallenanlagen haben wir darauf hingewiesen, dass diese Ausnutzung der Empfangsgebäude zu Wohnungen durch die Anlage von, für den Sommerverkehr bestimmten „Wartehallen“, welche die Einschränkung der Wartesäle und damit ihre Ueberbauung gestatten, wesentlich begünstigt werde.

Die Hauptschwierigkeit bei der Anordnung der Wohnungen besteht darin, trotz des in den Hauptlinien gegebenen Grundrisses eine *möglichst vollkommene Trennung* derselben zu erreichen, was bei grösseren Bauten natürlich nur durch Anlage mehrerer Treppen resp. Treppenthürme, die dann wiederum der äusseren Architektur zu Gute kommen, ermöglicht wird. Wie weit uns diese Trennung bei den vorliegenden Bauten geglückt ist, werden wir bei der speciellen Besprechung derselben sehen.

Bezüglich der Zahl der Wohnungen galt uns als Grundsatz, wenigstens die im Stationsgebäude selbst und, wenn der Raum es gestattete, auch einige der auf dem zugehörigen Bahnhofe beschäftigten Beamten im Empfangsgebäude unterzubringen.*)

Baumaterial.

Neben dem *Organismus* des Bauwerkes, welcher seine *Gruppierung* erzeugt, bildet das *Material* den wichtigsten Factor seiner architektonischen Durchbildung, denn aus diesem erwächst die *Construction* und aus dieser die *Stylisirung*. Letztere erlaubt natürlich genau so viele Variationen, als Möglichkeiten vorhanden sind, das Material *constructiv zweckmässig* zu verwenden.

Die Wahl des Materials macht nur dort Qual, wo die Neubauten an schon fertigen Linien und inmitten von Gebieten liegen, welche die verschiedensten Arten desselben zur Disposition stellen. Hier wird einestheils die mehr oder minder reiche Ausführung des Bauwerkes, die sich nach der Bedeutung desselben richtet, andernteils die grössere oder geringere Kostspieligkeit der herbeizuschaffenden Materialien den Ausschlag geben, wobei man meines Erachtens stets auf das in der betr. Gegend eigentlich *heimische* Material besondere Rücksicht nehmen sollte, sowohl weil dieses das wohlfeilste zu sein pflegt, als auch weil dadurch die Möglichkeit gegeben wird, Gebäude herzustellen, welche als charakteristische und nachahmungswerthe Beispiele für die Architektur der vorzugsweise mit diesem Material operirenden Gegend dienen können.

Leichter ist die Wahl des Materials in solchen Gegenden, welche dem Eisenbahnverkehr erst erschlossen werden sollen. Da die Hochbauten gewöhnlich vor Eröffnung der neuen Linien fertig gestellt sein müssen, so ist hier unter allen Umständen das *nächst liegende* Material ins Auge zu fassen und dieses geschieht, wie schon gesagt, zum grossen Vortheil der betr. Gegend, denn einestheils erhält dieselbe jetzt mustergültige Bauwerke aus heimischem Material, nach welchem sich die dortige Architektur vervollkommen kann (natürlich müssen die Musterbauten das genaue Gegentheil der oben charakterisirten Schablonenbauten sein), andernteils steigt das betr. Material im Werthe, nachdem man gesehen, was sich aus demselben machen lässt, und oft genug eröffnen sich demselben weite Absatzgebiete.

Letzteres ist z. B. bei dem *rothen Sandsteine* der Eifel der Fall, der zu den eben besprochenen Hochbauten der Eifelbahn benutzt wurde. Derselbe wird augenblicklich in die entferntesten Gegenden versandt, um zu Quaderbauten, Brücken etc. benutzt zu werden. Auch soll sich der Einfluss dieser schönen Bauten, die übrigens erst seit ungefähr acht Jahren vollendet sind, auf die Architektur der dortigen Gegend bereits bemerkbar machen.

Dieselben Erfahrungen wird man mit den *Basalten*, *Tuffen* und *Krotzen* der eben erst eröffneten Strecke „Andernach-Mayen“ machen. Auch hier hat man das zunächst liegende Material dieser durchaus vulkanischen Gegend zu den Eisenbahnhochbauten verwendet. Von letzteren werden wir weiter unten einige kennen lernen.

Aehnliche Wirkungen, wenn auch nur für die nähere Umgebung, wird die Verwendung der *Grauwacke* bei den Neubauten der Westerwaldbahn nach sich ziehen, wenn man sieht, dass dieses an sich sehr

*) Die Bahnmeister wurden hierbei erst in letzter Reihe berücksichtigt. Dieser Grundsatz wird durch die neuesten Bestimmungen für die Staatsbahnen in folgender Weise modificirt. Nach dem ministeriellen Erlasse vom 19. April 1880 sollen folgenden, hier in Betracht kommenden Beamten Dienstwohnungen überwiesen werden: 1) den Stationsvorstehern; 2) den Bahnmeistern; 3) denjenigen Weichenstellern und Bahnwärtern, bei welchen das dienstliche Interesse dieses geboten erscheinen lässt; 4) den Portiers. Steht dann noch Raum zur Verfügung, so sollen auch die mit der Wahrnehmung des Stationsdienstes betrauten Stationsassistenten Dienstwohnungen erhalten.

unregelmässige Geschiebe (regelmässige und gute Quadern liefernde Bänke sind selten) unter Zuhülfenahme der in derselben Gegend gebrochenen *Basalte* und *Trachyte* zu wenig kostspieligen und doch schönen Bauten benutzt werden kann. Einige Hochbauprojecte für diese erst demnächst zur Ausführung gelangende Bahn werden wir ebenfalls weiter unten besprechen.

Von demselben baukünstlerischen und nationalökonomischen Gesichtspunkte gingen wir aus, als wir für jene Strecke der Linie Düsseldorf-Elberfeld, welche die mit Marmorlagern durchsetzten Kalkgebirge des Neanderthales durchschneidet, Bauten aus Kalkstein vorschlugen, für dessen zweckmässige Verwendung wir an den Bauten der dortigen Gegend genügende Anhaltspunkte fanden. Vielleicht war sogar zu hoffen, dass sich die früheren Marmorschleifereien dieser Gegend wieder belebt haben würden, wenn man einmal einsah, wie gut sich dieses Material auch zu wirklichen Schönbauten eignet. Augenblicklich wird dasselbe, ausser zum Bau von Bauernhäusern, Scheunen und dergleichen vorzugsweise zum Kalkbrennen und zu Hüttenzwecken benutzt. Bei den später zu besprechenden Projecten genannter Strecke rechneten wir besonders auf die schöne, weiss bläuliche Farbe dieses Steines, die zu einem effectvollen Aeussern sehr viel beigetragen haben würde.

Das allernächst liegende Material für die Ausführung der Hochbauten ist natürlich jenes, welches die Bahnen in der Nähe der Neubauten selbst fabriciren. So errichtete die Rheinische Bahn für ihre bedeutenden Bauausführungen bei Elberfeld und Barmen Ziegelöfen, welche ausgezeichnetes Material, wenn auch gerade nicht von der allerfeinsten Façon, lieferten.

Wir werden weiter unten sehen, wie unrichtig es war, wenn die dortigen sehr umfangreichen Empfangsgebäude trotzdem nicht als *Ziegelrohbauten* (Material war in Ueberfluss vorhanden), sondern als *Fachwerksbauten mit Bretter- und Schieferbekleidung* ausgeführt wurden, eine Bauweise, die nicht nur wenig solide und unschön (die zur Verwendung gekommenen bunten englischen Schiefer büssen ihren Farbeffect schon im Verlaufe weniger Jahre ein), sondern auch äusserst kostspielig ist. Zudem werden diese Bauten nach einem voraussichtlich sehr kurzen Zeitraume wieder abgebrochen werden müssen.

Schliesslich erwähnen wir noch eines wenig bekannten, erst in den letzten Jahren zu allgemeinerer Verwendung gekommenen Baumaterials.

Der sogenannte „Engersgau“ zwischen Andernach und Neuwied bildete in jener vorhistorischen Zeit, als die in der Nähe gelegenen Vulkane (diejenigen des Laacher See's sind die bekannteren) noch in Thätigkeit waren, höchst wahrscheinlich einen grossen, vom Rhein durchströmten See. In diesem sammelten sich durch Anschwemmung der einmündenden Gewässer grosse, sich horizontal ablagernde Massen von vulkanischer Asche, welche durch spätere Alluvionen von nicht sehr grosser Höhe bedeckt wurden. Aus vorgenannter, ziemlich grobkörniger, weisslicher Asche, dem sogenannten Bimssande, dessen Förderungskosten, eben weil er nicht tief liegt, nur sehr gering sind, presst man nun seit einer Reihe von Jahren unter Zumischung von Kalk einen äusserst leichten aber sehr haltbaren und unverwitterbaren Stein, der in den dortigen Gegenden zu allen möglichen Bauten verwandt wird, sich besonders auch zu leichten Gewölben (wie der Tuffstein) und zur Ausmauerung von sich freitragenden Fachwänden eignet, wobei noch das rasche Austrocknen der Wände von besonderem Vortheil ist. Nur zu Grundmauern, welche unausgesetzt der Feuchtigkeit ausgesetzt sind, ist dieses Material nicht zu verwenden, während es sonst den Witterungseinflüssen vollkommen widersteht. Auch die Rheinische Bahn hat es daher schon zum Bau mehrerer Empfangsgebäude benutzt.

Der grosse Vorzug dieses Materials ist seine *Wohlfeilheit*, seine Schattenseite aber die, dass die *Kanten* der aus demselben erbauten Mauern wegen der grossen Porösität der Steine leicht abspringen, aber nicht in Folge der Verwitterung, sondern des mechanischen Stosses. Die Rheinische Bahn hat daher die den Stössen am meisten ausgesetzten Ecken der vorerwähnten Stationshäuser durch Winkeleisen sichern müssen.

Als nun für die neue Ahrthalbahn Stationsgebäude errichtet werden sollten, schlug ich vor, hierzu dieses äusserst wohlfeile, aus nächster Nähe zu beziehende Material zu benutzen, *alle Mauerecken aber ausnahmslos durch Ziegel von gleichem Formate zu sichern*.

Entweder mussten nun die Bimssandsteine in ihrer Höhe etwas reducirt werden (auf 3 Ziegelschichten kommen 2 Schichten aus Bimssandsteinen), was ihrer Fabrication nicht nur nicht hinderlich, sondern wegen des rascheren Austrocknens sogar förderlich wäre, oder es mussten besondere Ziegel von grösserer Höhe zu den Eckverzahnungen, die sich natürlich auch in den Bögen fortsetzen würden, gebrannt werden.*)

*) Das kleinere Format würde allerdings etwas mehr Mörtel in Anspruch nehmen.

Weit zierlichere Muster ergeben natürlich die kleineren Formate (die betr. Zeichnungen sind mir leider abhanden gekommen), und aus ihrer Verwendung würde sich ohne Zweifel ein besonderer, natürlich vorwiegend decorativer Styl entwickeln, welcher besonders durch schöne und kräftige Farbencontraste (die Bimssandsteine haben eine beinahe vollkommen weisse, durchaus haltbare Farbe) wirken würde.

Meine Vorschläge sind jedoch, ich weiss nicht aus welchen Gründen, nicht acceptirt worden. Statt dessen sind Bauten ausgeführt, welche an Kostspieligkeit die von mir vorgeschlagenen Gebäude, für welche natürlich eine kräftige Gruppierung in Aussicht genommen war, weit überragen. Wir werden weiter unten eines derselben kennen lernen.

Wenn Versuche in der von mir angedeuteten Richtung bisher von der dortigen Bevölkerung nicht gemacht wurden, so liegt das meines Erachtens einestheils an ihrer Gewöhnung, antikisirende Glieder nach der alten und allgemeinen Schablone mit Vorliebe zu verwenden, die dann meist aus Putz, der an dem betr. Material allerdings vorzüglich haftet, hergestellt werden, anderntheils kommen Ziegel, welche naturgemäss auf das kleinere Format der Bimssandsteine hingeführt haben würden, in der dortigen Gegend nur zu sehr spärlicher Verwendung. Sie bilden dort eben kein „heimisches“ Material, könnten aber, da sie nur in kleiner Quantität erforderlich sind, ohne besondere Kosten herbeigeschafft werden. — Im Uebrigen gebe ich mich der Hoffnung hin, dass vorstehende Bemerkungen vielleicht noch zu den angedeuteten Versuchen Veranlassung geben.

Abtritte.

Die für das reisende Publicum bestimmten Abtritte werden auf kleineren und mittleren Bahnhöfen, wie wir sie hier besonders im Auge haben, gewöhnlich in besonderen Gebäuden untergebracht, die natürlich bezüglich ihrer Architektur mit dem Hauptbau harmoniren müssen. (Vgl. die betr. Zeichnungen.) Für die Zweckmässigkeit ihrer Einrichtung sind so viele und vortreffliche Beispiele vorhanden, dass wir uns bezüglich dieses Gegenstandes der näheren Erörterungen, die zudem den Rahmen gegenwärtiger Abhandlung überschreiten würden, füglich enthalten können. Viel zu wenig Gewicht ist dagegen bisher auf die zweckmässige Einrichtung der zu den Beamtenwohnungen gehörigen Abtritte gelegt worden und doch sind gerade sie es, welche bei guter Anlage eine *grosse, kaum zu entbehrende Bequemlichkeit* für die Beamten bilden, welche diesen besonders in Krankheitsfällen, zur Nachtzeit und bei schlechtem Wetter zu Gute kommt, im entgegengesetzten Falle aber geeignet sind, *die schönsten Wohnungen zu verderben und ungesund zu machen*, wie letzteres an zahlreichen, bis in die neueste Zeit ausgeführten Empfangs-Gebäuden beobachtet werden kann.

Viollet-le-Duc theilt in seinem „Dictionnaire raisonné de l'Architecture française“ („latrines“) mit, dass das Schloss zu Versailles, die Tuilerien, St. Cloud etc. ursprünglich der Abtritte fast vollständig entbehrten (nur für die Dienerschaft scheinen solche vorhanden gewesen zu sein), so dass die Herren und Damen des Hofes sich mit Nachstühlen behelfen mussten, welche jeden Morgen von eigens hierzu bestellten Dienern gereinigt wurden. Als er einst in seinen jungen Jahren in Begleitung einer Dame vom Hofe Ludwig's XV. das Schloss zu Versailles besuchte und einen in Folge vorgenannter Einrichtung sehr übelriechenden Corridor passirte, habe letztere sich des Ausrufs nicht enthalten können: „*Cette odeur me rappelle un bien beau temps!*“

Viollet-le-Duc schreibt diese auffallend mangelhafte Berücksichtigung der natürlichen menschlichen Bedürfnisse in den Schlössern der Renaissance dem Umstande zu, dass diese Zeit mit ihren Colonnaden und Frontons mehr den Bau einer Art von Göttertempeln als von Wohnungen für uns arme Sterbliche im Auge hatte, wobei natürlich der Comfort der letzteren, besonders was die niedrigsten, nicht eben den Göttern abgelauchten Bedürfnisse betrifft, nur geringe Berücksichtigung finden konnte. Und in der That wird Niemand leugnen, dass, wenn es die Aufgabe der echten und unverfälschten Architektur ist, die Zwecke der Räume in dem Organismus des Ganzen möglichst klar zu Tage treten zu lassen, es äusserst schwierig ist, einen Abtritt organisch in eine dorische, jonische oder korinthische Ordnung einzufügen und dürfte daher in diesem Falle, wenn irgendwo eine verborgene Ecke für diesen Zweck aufzutreiben ist, eine klassische Maskerade des „*heimlichen Gemaches*“ mit mildernden Umständen verknüpft sein.

Im Gegensatze zur Renaissance scheint das Mittelalter seine Abtritte wenigstens in den Schlössern mit grösster Sorgfalt angelegt zu haben. Wir finden in dem obengenannten Werke höchst interessante Beispiele, *nach welchen dieselben auf's beste und zwar durch nach Norden sich öffnende Fenster gelüftet, durch*

besondere, auch für sich zu lüftende Gänge und doppelte Thürabschlüsse von den übrigen Gemächern getrennt und nach unten mit ebenfalls selbstständig zu ventilirenden und leicht zu reinigenden Abtrittsgruben verbunden waren. Letztere erhielten ausserdem noch durch ein besonderes Dunstrohr, dessen Luftzug durch einen in den oberen Etagen befindlichen kleinen Feuerheerd verstärkt wurde, eine weitere möglichst kräftige Ventilation. Die Abtritte correspondirten hierbei mit den einzelnen Etagen und waren für Herrschaft und Untergebene in getrennten Theilen des Schlosses angelegt. Für die Anlage des Feuerheerds zur Verstärkung der Ventilation innerhalb des bis über das Dach geführten Dunstrohres haben wir allerdings nur zwei Beispiele gefunden, und zwar beide bei dem um das Jahr 1400 erbauten Schlosse zu Pierrefonds. Es ist daher immer noch fraglich, wenn auch durchaus nicht unwahrscheinlich, ob wir es hier mit einer in der damaligen Zeit für grosse Abtrittsanlagen allgemein üblichen Einrichtung zu thun haben. *)

Eine so vollkommene Anordnung, wie die vorstehend beschriebene, haben die zu den Beamtenwohnungen der Rheinischen Bahn gehörigen Abtritte nirgendwo erhalten. Die nach meinen Plänen ausgeführten Bauten zeigen allerdings einen *doppelten* Abschluss der Abtritte, der sie durch zwei Wände und zwei Thüren von dem Wohnungsflur trennt. Ausserdem erhalten sie eine gute Ventilation durch direct nach aussen gehende Fenster, die natürlich nur dann möglich ist, wenn die Abtritte, was leider nicht immer geschieht, *direct an die Aussenmauer* gelegt werden. Auch wurde die Ventilation der Abtrittsgrube durch ein über das Dach hinausgehendes Dunstrohr ermöglicht. Letzteres dagegen, wie es am zweckmässigsten wäre, neben den Küchenschornstein zu legen, wodurch die Entleerung der Grube von Gasen jedenfalls sehr gefördert und jener oben erwähnte Heerd ersetzt worden wäre, dürfte nur bei wenigen Empfangsgebäuden der Rheinischen Bahn möglich gewesen sein.

Eine *directe* Ventilation der Abtrittsgruben war ebenfalls unthunlich, weil der üble Geruch die über dieselben hingehenden Personen, wie auch die Bewohner der oberen Etagen belästigt haben würde. Gewöhnlich liegen nämlich die überwölbten Gruben wenigstens zum Theil neben dem Stationsgebäude und zwar unmittelbar unter der Oberfläche des Vorplatzes, woselbst auch die Steine zu Tage liegen, welche die Entleerungsöffnungen schliessen.

Auf die sehr wünschenswerthe Lage der Abtritte nach *Norden* dürfte desshalb selten oder nie Rücksicht genommen sein, weil das meist sehr störend in die Disposition der Wohnräume eingegriffen haben würde.

Alles in Allem genommen haben sich die Erfahrungen, welche man mit den bisherigen Einrichtungen gemacht hat, fast überall als unbefriedigend herausgestellt. Desshalb aber die Abtritte ganz aus den Beamtenwohnungen verbannen, wie einige wollen, wäre allerdings sehr bequem, würde aber nichts anders heissen, als das Kind mit dem Bade ausgiessen.

Im Gegentheil gelangen wir, durch die bösen Erfahrungen der Neuzeit und die guten Einrichtungen des Mittelalters geleitet, zu folgenden Grundsätzen:

Waterclosets können nur in Ausnahmefällen in den Beamtenwohnungen angebracht werden, weil es, wenigstens auf den kleineren Stationen, meist an Canälen zur unschädlichen Abführung der Excremente und an Wasser zur reichlichen Spülung der Rohre und Trichter fehlt. Ohne diese Spülung sind letztere aber niemals vollkommen rein zu halten. Sie werden daher bei ihrer grossen, durch die Etagen reichenden Länge, weil ohne Wasser auch kein luftdichter Abschluss nach den Abtrittsräumen hin zu erzielen ist, die Luft in letzteren immer mehr oder minder inficiren. Alle Sorgfalt ist daher 1. *auf eine reichliche Lüftung der Abtrittsräume*, 2. *auf einen möglichst vollkommenen Abschluss derselben von den Wohnräumen*, 3. *auf eine vor den Sonnenstrahlen möglichst geschützte Lage derselben*, (wozu sich die einspringenden Winkel der vorgebauten Treppenhäuser besonders eignen) und 4. *auf eine kräftige Ventilation der Gruben* zu verwenden.

In letzter Beziehung wird ein Dunstrohr, (das übrigens zur Vermeidung von Explosionen stets erforderlich sein dürfte), wenn es hinreichend weit ist und ein lebhafter Luftzug in demselben durch einen nebengelegten Küchenschornstein, eine darin angebrachte Gas- oder andere Flamme oder event. auch durch eine besondere Feuerung unterhalten wird, seinen Zweck vollkommen erreichen.

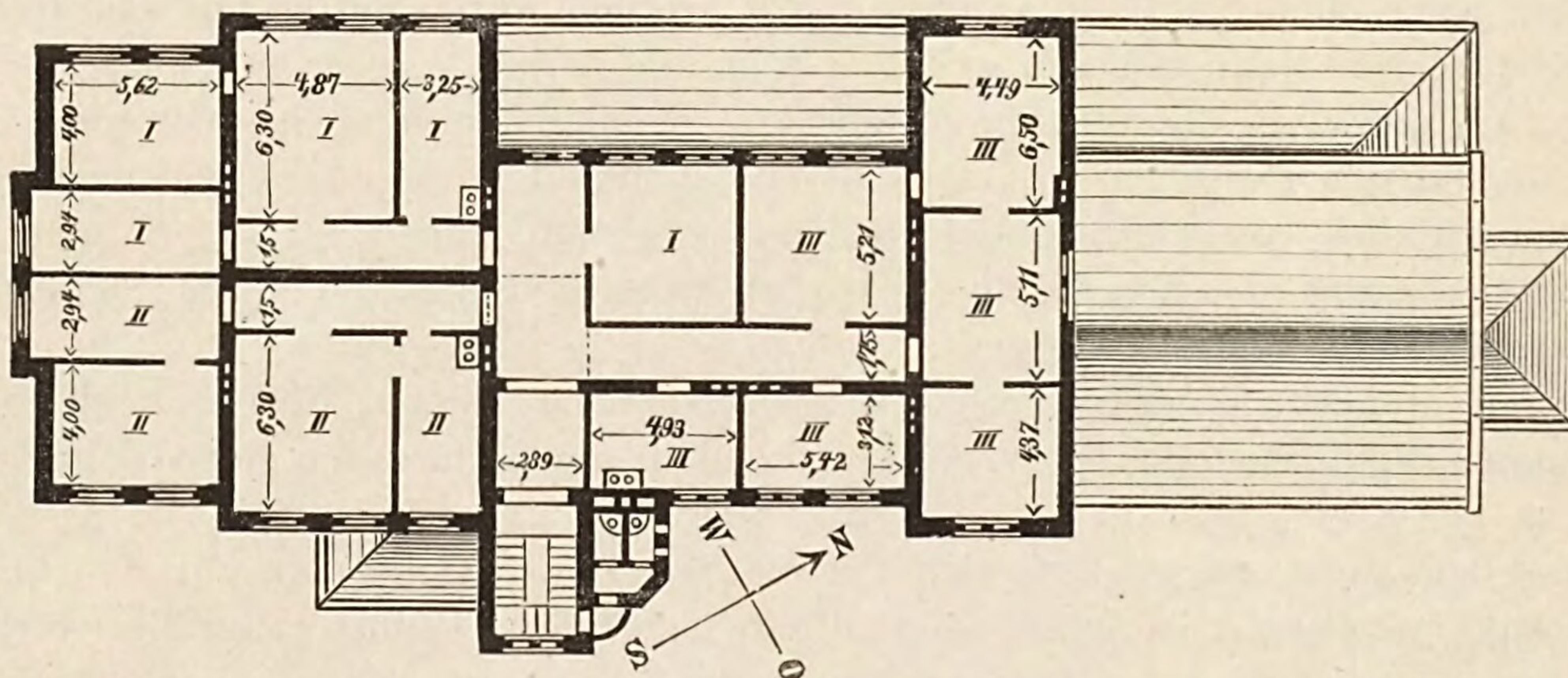
*) Einen interessanten, die Nachtstühle von Versailles noch überbietenden Contrast zu diesen sorgfältigen Einrichtungen des Mittelalters bildet der gänzliche Mangel derselben in dem heutigen Montenegro. Die Söhne der schwarzen Berge scheinen sich nach den Cynikern des klassischen Alterthums gebildet zu haben, von denen man sagte, dass sie jeden Ort zu jedem Zwecke benutzten. Es befinden sich nämlich, wie glaubhafte Berichte mittheilen, nicht einmal in Cetinje, der Hauptstadt des Landes, irgend welche Abtritte. Nur die Residenz des Fürsten kann sich eines derartigen Luxusartikels rühmen.

Wulff, Das Eisenbahn-Empfangsgebäude.

Ob sich, wie wir nebenbei bemerken wollen, eine Trennung der flüssigen Theile der Excremente von den festen durch die Anlagen zweier, in verschiedenem Niveau liegender Gruben empfiehlt, oder ob nur *eine* Grube anzulegen ist, hängt von der Reinigungsmethode ab. Sollen die bekannten Saugapparate die Reinigung besorgen, so ist die letztgenannte einfachere Anordnung zu treffen. In vielen Fällen und besonders bei ländlichen Stationen dürfte sich *eine directe Abfuhr der Excremente mit Rücksicht auf landwirthschaftlichen Nutzen, Reinlichkeit und Einfachheit der Anlage empfehlen*. Es brauchen nur leicht zu transportirende, event. auf Schienen stehende Sammelgefässe unter die unteren Mündungen der Abtrittsrohre gestellt zu werden, welche periodisch in eine grosse Abfuhrtonne zu entleeren oder auch direct an ihren Bestimmungsort zu fahren sind. (Ich erinnere hier an den Vortheil, den z. B. die Zuchthäuser aus dem Verkauf des auf diese Weise gesammelten Dungstoffes ziehen.)

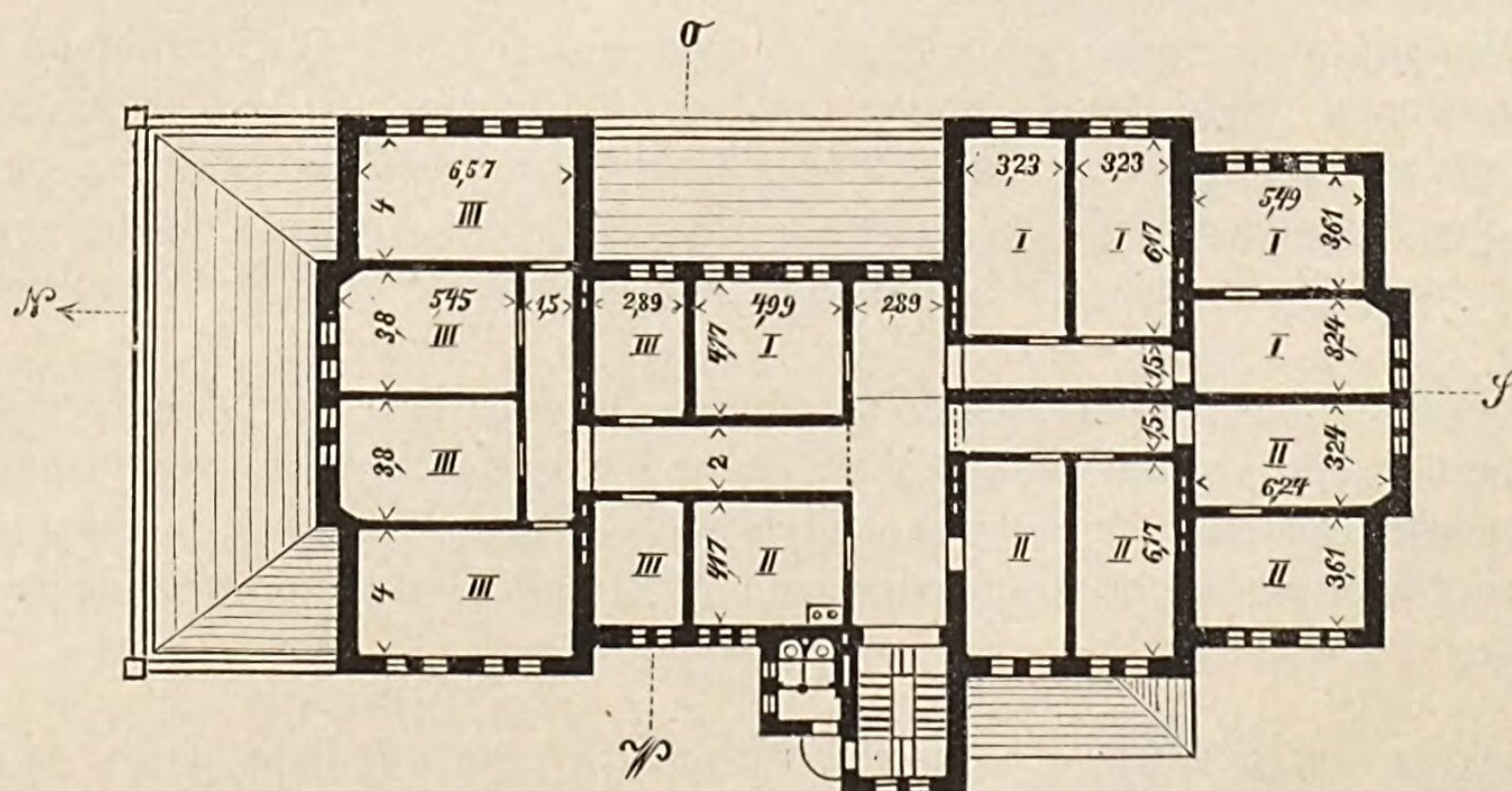
Dass bei dieser Abfuhrmethode die Anlage der oft sehr störend in den Kellergrundriss eingreifenden und nicht unbedeutende Baukosten verursachenden Abtrittsgruben überflüssig wird (für den genannten Zweck sind nur kleine gewölbte Kammern erforderlich), ist ein weiterer Vortheil.

Würden wir nun nach den vorgenannten Grundsätzen, indem wir die Art der Reinigung der Abtrittsgruben dahin gestellt sein lassen, das auf den beiliegenden Tafeln dargestellte Empfangsgebäude „M. Gladbach“ welches in den oberen Etagen zwei getrennte Abtrittsanlagen besitzt, modificiren, so würde sich für die erste Etage der beistehende Grundriss ergeben, welchem die Himmelsrichtung seitlich beigefügt ist.



Bei dieser Anordnung würde nicht nur die zweite Abtrittsgrube, sondern auch die zweite Etagentreppe erspart worden sein, ohne dass hierdurch eine erhebliche Vermehrung des Mauerwerks oder eine Verschlechterung in der Disposition der oberen und unteren Räume eingetreten wäre.

Dass ferner die Gruppierung des Ganzen wesentlich gewonnen haben würde, braucht kaum beigefügt zu werden, wie denn überhaupt jede zweckmässigere Durchbildung des baulichen Organismus auch sofort der Schönheit zu gute kommt.



Ganz dieselbe Verbesserung wäre auch bei dem Empfangsgebäude „Rheidt“ möglich gewesen und würde dieselbe ausserdem noch eine klarere Disposition der Dienstwohnungen nach sich gezogen haben.

(Man vergleiche den vorstehenden und die am Ende des zweiten Theiles gegenwärtiger Abhandlung stehenden Grundrisse mit den betr. Figuren auf den Tafeln.) Der Leser wird bemerken, dass bei den in Holzschnitt gegebenen Grundrissen die oben genannten vier Punkte nach Möglichkeit berücksichtigt sind, so dass ein Eindringen des Abtrittsgeruches in die Wohnungen nicht mehr zu fürchten ist. Dass der Uebergang vom Treppenhouse in die Abtrittsräume sowohl offen als geschlossen hergestellt werden kann (natürlich ist im letzteren Falle für reichliche Lüftung zu sorgen), braucht kaum beigefügt zu werden. — Schliesslich bemerken wir noch, dass sich das Treppenhaus resp. der Treppenthurm ganz besonders zur Anlage eines *weiten* und *möglichst hochzuführenden* Dunstrohres eignet.

Windfang.

Der bekannte Fürst Metternich, dessen Memoiren neuerdings publicirt worden sind, war in seinem Alter so empfindlich gegen Zugluft, dass er auch beim schönsten Wetter nur ganz in Watte gehüllt sich in seinen Garten zu setzen wagte. Er zeigte in höchster Potenz jenen Hass gegen Zugwind, von welchem heutigen Tages mehr oder minder die gesammte civilisirte Gesellschaft erfüllt ist. Gleichgültigkeit gegen Zugluft ist sehr selten und vielleicht nur bei jenen lustigen Menschen zu finden, die da singen: „Schuh’ und Strümpfe sind zerrissen, — durch die Hose pfeift der Wind! — Ein Mann wie ich, — was macht sich der daraus!“ — Letztere besuchen aber selten die Empfangsgebäude, sind auch dort als Beamte nicht heimisch. Wenn man nun trotzdem solche Bauten errichtet hat, die nur auf sie berechnet zu sein scheinen, indem die Reisenden in offenen, dem Sturm und Schneegestöber ausgesetzten Hallen ihre Billets entnehmen und ihr Gepäck abgeben müssen, während den Beamten am Schalter die auszugebenden Scheine wegfliegen, wenn sich hinter ihrem Rücken zufällig eine Thüre öffnet, so ist das offenbar ein Fehler, der leicht dahin führen kann, dass die Beamten, wie weiland Fürst Metternich nur ganz in Watte gehüllt, ihren Dienst wahrnehmen können. — Bauten, die nach diesem verfehlten Abhärtungssystem erbaut sind, existiren, wenn wir uns recht erinnern, u. a. in Trier und Limburg an der Lahn.

Aber auch geschlossene Vestibule schützen noch lange nicht hinreichend vor Zugluft, weder in den Wartesälen noch in den Diensträumen, wie dies an zahlreichen Beispielen vor Augen liegt. Ist die Thüre des Vestibuls, eine Thüre resp. ein Fenster an der Perronseite und gleichzeitig eine Zwischenthüre oder ein Schalter geöffnet, wie dieses sehr häufig, wenn auch nur auf kurze Zeit vorkommt, so entsteht, auch wenn die betreffenden drei Oeffnungen nicht in einer Axe liegen, sofort ein für Beamte wie Reisende höchst unangenehmer Zugwind, der sich je nach der Richtung und Stärke des draussen herrschenden Windes so sehr steigern kann, dass er die geöffneten Fenster resp. Thüren zuwirft und das Glas in ihnen zertrümmert.

Um diesen Uebelständen abzuhelpen, hat man u. a. als Regel aufgestellt, die Ausgänge aus den Wartesälen indirect zu gestalten, d. h. besondere Vorflure anzulegen, welche sämmtliche Reisende vor ihrem Austritte auf den Perron zu passiren haben, eine Anordnung, wie sie vielfach zur Ausführung gekommen ist. Diese Vorflure nehmen natürlich viel Raum in Anspruch, sind daher kostspielig und erschweren ausserdem den Austritt aus den Wartesälen, besonders wenn letztere sehr gross sind. Zudem bleiben die *Diensträume* bei dieser Anordnung ohne den nöthigen Schutz gegen Zugluft.

Unseres Erachtens kommt es bei der Anlage derartiger Schutzvorrichtungen darauf an, alle Fliegen womöglich mit *einer* Klappe zu schlagen, und das geschieht bei denjenigen Bauten, wie wir sie hier besonders im Auge haben, dadurch, dass ein hinreichend grosser und bequem zu passirender Windfang *vor dem Eingange des Vestibuls* angebracht wird, welcher jeden directen Durchzug des Windes durch irgend einen Raum des Empfangsgebäudes abschneidet. (Vgl. Taf. II. 3. etc.) Ein derartiger, in den Haupttheilen massiv auszuführender Windfang würde zugleich ein sehr wichtiges und gut zu verwerthendes Motiv für die architektonische Durchbildung des Aeusseren und speciell für die Charakteristik des Vestibuls bieten. Bei bedeutenden Bauten, bei welchen zugleich das Vorfahren von Wagen zu berücksichtigen wäre, würde sich derselbe zu einer mit mehreren Oeffnungen, Treppenaufgängen, Schutzdächern u. s. w. zu versehenden grösseren Hallenanlage erweitern, die bei passender Durchführung des bedeutenden architektonischen Effectes nicht entbehren würde. In erster Reihe wäre natürlich darauf zu sehen, *dass eine derartige Anlage die Beleuchtung des Vestibuls in keiner Weise beeinträchtigt*. Hier würde die bereits oben besprochene *polygonale* Ausbildung des letzteren die beste Hülfe gewähren. Bei sehr hohen Vestibulen können natürlich die nöthigen Fenster auch oberhalb der Windfänge angebracht werden.

Wirthschaftsräume.

Wenn es zweckmässig ist, das Zimmer des Stationsvorstehers so zu legen, dass sämtliche Diensträume leicht von demselben aus überwacht und erreicht werden können, dann ist es nicht minder wünschenswerth, den Buffetraum, welcher den Centralpunkt für die leibliche Verpflegung der Reisenden bildet, ebenfalls so anzuordnen, dass sämtliche Warteräume leicht von demselben aus übersehen und bedient werden können. Werden die Warteräume getrennt an beiden Seiten der Diensträume angeordnet, so ist, von anderen bereits früher besprochenen Nachtheilen bezüglich der Circulation der Reisenden ganz abgesehen, eine doppelte Buffetanlage nöthig, welche doppelten Raum und doppelte Kosten in Anspruch nimmt, die einheitliche Ueberwachung des Ganzen durch den Restaurateur unmöglich macht und im Souterrain, wenigstens der bedeutenderen Empfangsgebäude, die Anlage besonderer Treppen und Verbindungsgänge aus Küche und Keller erfordert, um nicht die Circulationsräume der Reisenden zum Transport von Speisen und Getränken benutzen zu müssen.

Bei den älteren Stationsgebäuden ist auf die zweckmässige Einrichtung und Concentration der Wirthschaftsräume vielfach zu wenig Gewicht gelegt worden. Es würde unsere Aufgabe überschreiten, wollten wir alle von uns beobachteten Uebelstände des Näheren beleuchten, welche durch die vorerwähnte Trennung der Buffeträume, durch zu grosse Entfernung oder unbequeme Anordnung der Kellertreppen, durch Verlegung der möglichst kühl zu haltenden Getränke Keller neben die warme Küche oder an die Sonnenseite des Gebäudes, durch ungenügende Beleuchtung und Grösse der Küche, durch das Fehlen breiter Kellereingänge zum Einbringen der Wein- und Bierfässer, durch mangelhafte Sicherung der Kellerräume gegen das Eindringen von Grundwasser etc. hervorgerufen zu werden pflegen. Es genügt zu bemerken, dass auch die neuesten, vervollkommeneten Einrichtungen wenn auch weniger bezüglich der Bedienung des Publicums, so doch im Interesse des Restaurateurs noch Manches zu wünschen übrig lassen.

Nachdem einmal die leibliche Verpflegung der Reisenden innerhalb der Warteräume in das feststehende Programm der deutschen Empfangsgebäude aufgenommen ist (in Frankreich ist dieselbe ausgeschlossen), tritt der Restaurateur dem Publicum gegenüber in eine nicht viel weniger wichtige Stellung als die im Empfangsgebäude beschäftigten Beamten. Wenn man nun letzteren eine angemessene Wohnung verschafft, so ist das auch dem Restaurateur gegenüber geboten, und erscheint daher die bisher vielfach befolgte Methode, nach welcher letzterem nur die hier und da übrig gebliebenen, weniger zweckmässigen und meist mit den Wirthschaftsräumen in gar keinem Zusammenhange stehenden Zimmer resp. Kammern überwiesen werden, derselbe überhaupt mehr oder minder als Stiefkind behandelt wird, durchaus nicht nachahmungswerth. Es erscheint mir das um so weniger nachahmungswerth, als der Restaurateur mit seinen Kellnern oder denjenigen seiner Angehörigen, welche ihm in der Wirthschaft zur Seite stehen, wenigstens auf den frequenten Stationen während des ganzen Tages zum Dienste des Publicums bereit sein muss, was von den vorgenannten Beamten nicht gesagt werden kann.

Meines Erachtens ist darauf zu sehen, dass die im Souterrain gelegenen Wirthschaftsräume nicht nur mit dem Buffetraum im Erdgeschoss, sondern auch mit den eigens darüber anzuordnenden Schlafräumen zu einer zusammenhängenden, bequemen, auch von einer grösseren Familie zu benutzenden Wohnung verbunden werden. Zu diesem Zwecke würde in erster Reihe der Buffetraum hinreichend gross anzulegen sein, damit derselbe (wegen der Nähe der Küche) zugleich als Ess- resp. Wohnzimmer von der Familie des Restaurateurs benutzt werden kann, wofern nicht, was sich besonders bei grösseren Bauten empfehlen würde, zu diesem Zwecke ein besonderes Zimmer neben dem Buffetraum angeordnet wird. Da diese Räume nur geringer Höhe bedürfen, würde der Anordnung einer zweiten und dritten Etage über denselben selten etwas im Wege stehen, in welchen dann die Schlafräume unterzubringen wären. In diesem Falle müsste die Treppe, welche aus dem Keller zum Buffetraum führt, bis in die oberen Etagen hinaufgeführt werden (wie dieses übrigens schon mehrfach zur Ausführung gekommen ist), vorausgesetzt, dass eine andere nahe liegende Verbindung mit den oberen Etagen nicht schon vorhanden ist. Natürlich müsste auch für einen unabhängigen Ausgang aus der Restaurateurwohnung, im Nothfalle durch den Souterrain, gesorgt werden, damit die Familienangehörigen die dem öffentlichen Verkehr reservirten Räume nicht zu passiren brauchen.

Die Mehrkosten für diese zweckmässigere Einrichtung der Restaurateurwohnungen dürften sich durch die grösseren aus denselben zu ziehenden Pächte vollkommen decken.

In architektonischer Beziehung würde natürlich das Einschieben eines selbständigen Gebäudetheiles, wenn er sich dem Gesamtorganismus naturgemäss einfügt und sich trotzdem nach aussen seinem Charakter entsprechend deutlich manifestirt, von entschiedener Wirkung sein und die Gruppierung zu einer wesentlich reicheren und schöneren gestalten. Wir verhehlen uns jedoch nicht, dass die selbständige Durchbildung gerade dieses Gebäudetheiles wegen der in Aussicht zu nehmenden späteren Vergrösserungen ihre bedeutende Schwierigkeit hat.

Die kleineren Empfangsgebäude (vgl. die folgende Classification) bedürfen zur Bedienung der Reisenden keines besonderen Buffetzimmers. Die Kellertreppe muss jedoch für die Bedienung bequem liegen. Auch die Küche für den Restaurateur ist bei diesen kleinen Stationen meist überflüssig und bildet dann der Wirthschaftsbetrieb gewöhnlich nur eine Filiale eines in der Nähe liegenden grösseren Geschäftes. In diesem Falle ist natürlich auch die Wohnung des Restaurateurs überflüssig, wie denn überhaupt eine solche nur dort zweckmässig erscheint, *wo die Bahnhofsrestauration sich voraussichtlich zu einem selbständigen, seinen Mann ernährenden Geschäft entwickeln wird.*

Classification der Empfangsgebäude.

Die Classification der Empfangsgebäude geschieht am besten nach der *Zahl* der im Erdgeschoss befindlichen Räume, weil mit der Bedeutung der Station zugleich die Nothwendigkeit wächst, für die Einzelzwecke besondere Räume herzustellen. Für die *gewöhnlichen* Zwischenstationen, zu denen wir natürlich die Vergnügungs-, Markt-, Zechenanschlussstationen und dergleichen nicht rechnen, stellen wir nun die untenstehende, auf den Bedürfnissen der Rheingegend fussende Rangordnung auf. Wir beginnen wie der Dichter des Alterthums „ab ovo Ledae“, denn wie das Zwillingsspaar der Dioskuren aus dem dualistischen Ei der Leda seinen Ursprung genommen hat, so entwickelt sich der gesammte Organismus des Empfangsgebäudes aus jenem zweitheiligen Embryo, der nur je einen Raum oder vielmehr je eine entwicklungsfähige Zelle für das Publicum und für die Beamten umschliesst.

Classe A. 1. *Warteraum*. 2. *Dienstraum*.

Billetentnahme innerhalb des Warteraums. Diese kleinste Einrichtung wird nur an den unbedeutendsten Haltestellen für blossen Personenverkehr, auf Blockstationen oder auch provisorisch in den bereits fertigen Nebengebäuden solcher Stationen getroffen, deren Empfangsgebäude nach Eröffnung der Linie noch nicht fertig gestellt sind. (1 Wohnung: für den Stationsaufseher.)

Classe B. 1. *Wartezimmer I. II. Cl.* 2. *Warteraum III. IV. Cl.* 3. *Dienstraum*.

Güterraum angebaut. Billetentnahme innerhalb der Warteräume. Einrichtung für die kleinsten Stationen mit Güterverkehr. (2 Wohnungen: für den Stationsvorsteher und den Portier.)

Classe C. 1. *Wartezimmer I. II. Cl.* 2. *Wartesaal III. IV. Cl.* 3. *Wartehalle*. 4. *Dienstraum*. 5. *Vestibul*.

Güterraum angebaut. Wartehalle gemeinschaftlich. (3 Wohnungen: für den Stationsvorsteher, den Portier und den Bahnmeister oder ersten Assistenten.)

Classe D. 1. *Wartesaal I. II. Cl.* 2. *Wartesaal III. IV. Cl.* 3. *Wartehalle I. II. Cl.* 4. *Wartehalle III. IV. Cl.* 5. *Buffetraum*. 6. *Dienstraum*. 7. *Vestibul*.

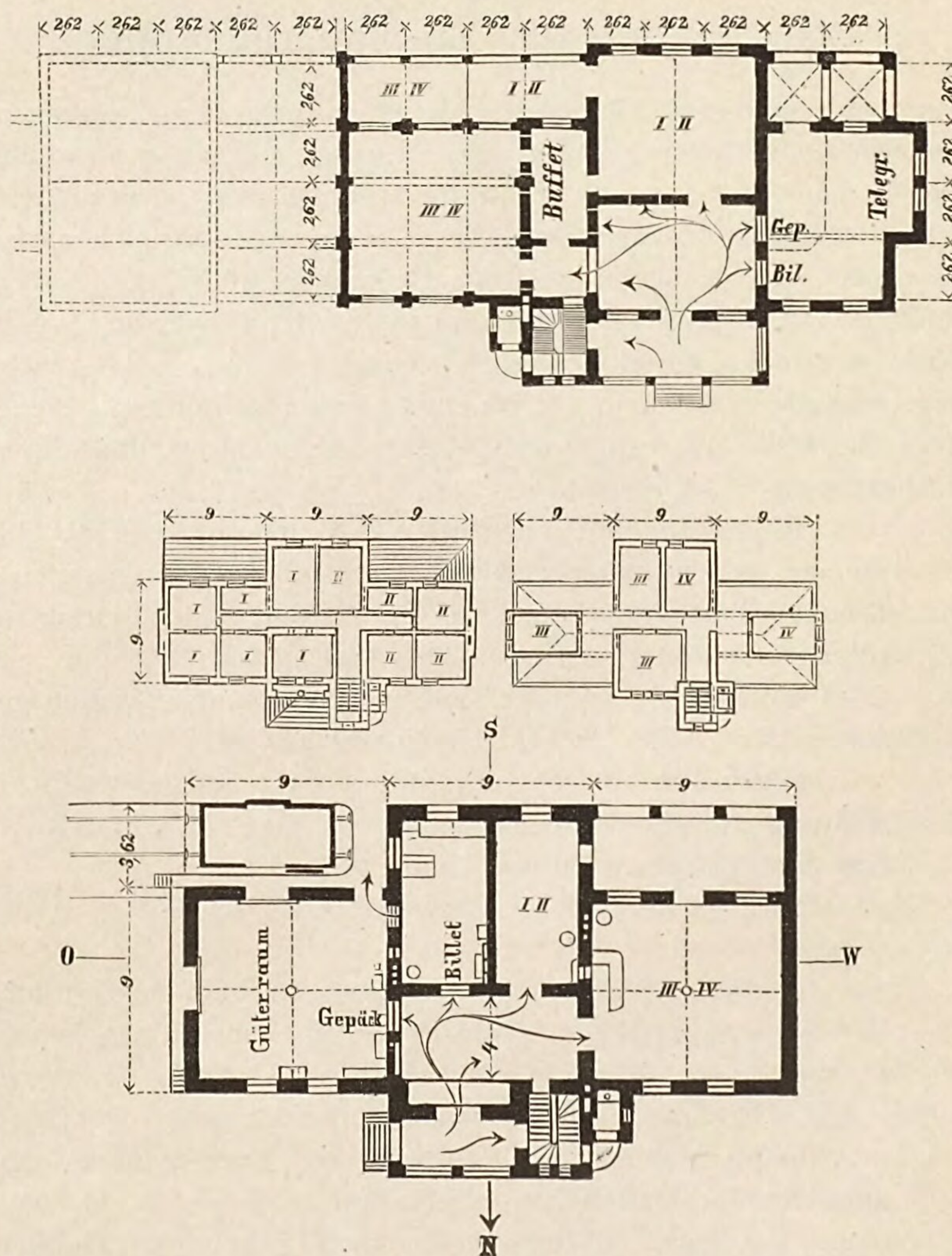
Gepäckexpedition innerhalb des Dienstraumes, event. durch Schranken abgetrennt. Buffetraum ohne directe Kellertreppe, wenn die Haupttreppe in der Nähe liegt. Güterraum in einem besonderen Gebäude. (4—5 Wohnungen.)

Classe E. 1. *Wartesaal I. II. Cl.* 2. *Wartesaal III. IV. Cl.* 3. *Damenzimmer*. 4. *Wartehalle I. II. Cl.* 5. *Wartehalle III. IV. Cl.* 6. *Buffetraum*. 7. *Dienstraum für Billets und Telegraphie*. 8. *Dienstraum für die Gepäckexpedition*. 9. *Portierzimmer* (für Handgepäck). 10. *Zimmer des Stationsvorstehers*. 11. *Vestibul* (mit Corridor). 12. *Perronhalle* (jedoch nur bei den bedeutendsten Bauten dieser Classe).

(6—7 Wohnungen. Die Zahl der Wohnungen ist bei dieser Classe von den Wartesälen abhängig, deren Ueberbauung, wenn sie eine gewisse Weite und Höhe erreicht haben, nicht mehr zweckmässig erscheint. cfr. Artikel über „Wartehallen.“)

Classe F. 1. Wartesaal I. II. Cl. 2. Wartesaal III. IV. Cl. 3. Salon für Damen (resp. für Nichtraucher). 4. Salon für hohe Herrschaften (event. mit Halle und Vorzimmer). 5. Wartehalle I. II. Cl. 6. Wartehalle III. IV. Cl. 7. Buffetraum. 8. Dienstraum für Billets und Telegraphie (Telegraphie event. in einem besonderen Raume). 9. Dienstraum für die Gepäckexpedition. 10. Zimmer des Vorstehers. 11. Portierzimmer (für Handgepäck). 12. Vestibul (mit Corridor). 13. Durchgang vom Vestibul zum Perron. 14. Abtrittsräume (im Innern des Gebäudes). 15. Perronhalle.

Die Abtritte sind in's Innere verlegt, weil bei der grossen Ausdehnung des Gebäudes der Weg zu den äusseren Abtritten zu weit sein würde. — Für die *eiligen* Reisenden würde auch der Weg durch die Warteräume zum Perron zu weit sein, weshalb ein directer Durchgang vom Vestibul zum Perron geboten erscheint. (Die Zahl der Wohnungen wird ausser durch die Warteräume auch durch das Vestibul beeinflusst, da letzteres bei den bedeutendsten Bauten dieser Classe eine Höhe von $1\frac{1}{2}$ —2 Stockwerken erreichen kann*).



*) Für den praktischen Gebrauch gegenwärtiger Schrift würde nichts zweckmässiger sein, als die Beifügung des Stammbaumes vorstehender Bautenfamilie in kleinen Grundrissen von gleichem Maassstabe und zwar mit ihren Descendenten, d. h. Erweiterungen, und unter gleichzeitiger Angabe der Maximal- und Minimalgrössen der Warteräume. Wir müssen diese Arbeit jedoch bis zur Erweiterung dieses Werkes aufschieben und den Leser bitten, sich vorab die betr. Beispiele, die allerdings nicht durchweg mustergiltig sind, aus den beigehefteten Tafeln herauszusuchen.

III.

Roisdorf und Longerich.

(Vgl. Taf. I. Fig. 9., Taf. II. Fig. 7., Taf. VIII. Fig. 7.)

Beginnen wir die Specialrevue unseres Potpourris mit vorgenannten, bereits oben scharfhergenommenen Schablonenbauten, um ihnen gleich noch etwas weiteres Böse anzuhängen. Sie verdienen diese grausame Behandlung, weil sie, erst in neuester Zeit erbaut, gleichsam einen offenen Protest gegen alle unterdessen gemachten Verbesserungen erheben.

Die Kosten des Putzes, mit dessen Hülfe die Gebäude in ihren unteren Theilen als Quaderbauten maskirt, in ihren oberen dagegen so glatt gestrichen sind, dass sie, in Oelfarbe gesetzt, weithin im Abendsonnenschein erglänzen werden, berechnen sich für jedes derselben, das Material mit einbegriffen, auf 2150 Mark. Würden statt des Verputzes schöne Blendziegel zur Verwendung gekommen und letztere auch zur Herstellung der Frieze und Gesimse benutzt worden sein, und es lassen sich sehr zierliche Muster aus denselben combiniren, so würden nach angestellter Berechnung, die Kosten der Ausfugung mit eingerechnet, 1150 Mark, also mehr als die Hälfte der Kosten des Putzes, erspart worden sein.

Natürlich verlangen die Reparaturen und die stets zu erneuernden Anstriche der verputzten Aussenwände fortgesetzte neue Auslagen, welche beim Ziegelrohbau fast vollständig fortfallen. Diese Mehrkosten dürften sich auf die Länge der Jahre und bei den unzähligen Putzbauten, wie sie die Rheinische Bahn ausgeführt hat, ins Ungeheuerliche summiren, und würde sich derjenige sehr verdient machen, der die betreffenden Summen durch Nebeneinanderstellung des statistischen Materials präcisirte, damit dieselben fürderhin als abschreckende Beispiele dienen könnten.

Wir haben es bei derartigen Putzbauten also mit einer directen Verschwendung zu thun, welche zur Schönheit derselben, sofern man letztere nicht in dem *Glattgeleckten* findet, nur sehr wenig beiträgt. Im Gegentheil machen die nicht ordentlich im Anstrich gehaltenen und reparaturbedürftigen Bauten einen sehr *hässlichen* und *ärmlichen* Eindruck, wie er bei soliden, wenn auch stark mitgenommenen Rohbauten niemals vorhanden ist. Nun sind die Verehrer des Putzes, der es so bequem macht, die Elemente einer einzigen Stylspecies bei unzähligen Bauten zu verwenden, so dass die mühevoll entwickelte Form aus dem jeweiligen Materiale vollkommen überflüssig wird, naturgemäss meistens auch Anhänger der möglichst einfachen und einheitlichen Schablone für die Eisenbahnhochbauten, also „Parallelepipedonianer“. Fangen diese nun an, über die angeblich grossen Kosten der vielen Ecken, Vorsprünge und complicirten Dachconstructions der organisch durchgeführten und daher reicher gruppirten Empfangsgebäude zu raisonniren, so ist zuerst zu fragen, ob sie selbst kostspielige Putzbauten à la „Roisdorf“ und „Longerich“ ausgeführt haben. Ist letzteres der Fall, so sind sie mit dem entsprechend variirten Spruche des Sokrates abzuweisen: „O Antisthenes, die Heuchelei scheint durch die Löcher deines Putzes!“ Dass übrigens der organisch durchgebildete Bau, *eben weil er sich lediglich den vorhandenen Bedürfnissen anschmiegt*, der raumsparendste und daher auch am wenigsten kostspielige ist, haben wir bereits oben besprochen.

Taf. VIII. 7. zeigt den oberen Grundriss vorgenannter Bauten. Die Trennung der Wohnungen ist nur eine sehr unvollkommene. Bei den auf derselben Tafel verzeichneten übrigen Grundrissen ist diese Trennung eine bessere, und dies ist die Folge der besseren organischen Entwicklung der betreffenden Bauten, welche dem An- oder Einbau eines an zweckmässiger Stelle anzulegenden Treppenhauses nichts in den Weg

stellt, während der viereckige Kastenbau jede freie Bewegung hemmt. Das Parallelepipedon stirbt eben sofort an einem einzigen angebauten Treppenhause.

Die möglichst vollkommene Trennung der Wohnungen ist übrigens eine eben so wichtige, wie nicht eben leicht zu lösende Aufgabe, weil sie immerhin an den einmal gegebenen Hauptgrundriss anknüpfen muss. Wir werden darauf bei anderen Beispielen zurückkommen und bemerken nur noch, dass die Vorsteher kleiner und mittlerer Stationen gewöhnlich 5 Räume, die Untergebenen derselben dagegen 4 Räume und ausserdem entsprechende Antheile am Boden- und Kellerraum erhalten. Ueber die Wohnung des Restaurateurs haben wir bereits oben das Nöthige gesagt.

Ueber die bei grosser Frequenz eintretende unbequeme Circulation der Reisenden im Vestibul der nach der Roisdorfer Schablone ausgeführten Bauten haben wir uns ebenfalls schon früher geäussert, ebenso auch darüber, dass das Empfangsgebäude „Roisdorf“ dem dortigen Verkehr der Marktleute durchaus nicht entsprechend angelegt ist, weil dem Stationsvorsteher die directe Controle über die Gepäckexpedition unmöglich ist und das Gepäck (in diesem Falle die Masse der Marktkörbe) im Gebäude selbst keinen Platz findet. Dass die Gepäckwaage in den Diensträumen nicht unterzubringen ist und daher ausserhalb des Gebäudes oder im Vestibul aufgestellt werden muss, ist ein bei den älteren Stationsgebäuden der Rheinischen Bahn häufig vorkommender Fehler.

Bei dem ebenfalls in der Nähe von Cöln gelegenen Empfangsgebäude „Longerich“ dürften ähnliche Verhältnisse vorliegen, wie bei „Roisdorf“, und über diese hätte man sich bei beiden Neubauten, eben weil sie an die Stelle früherer Provisorien getreten sind, auf das genaueste informiren können. Doch was kümmert sich der Parallelepipedonianer um Marktweiber? Die passen nicht in seine Schablone.

Gerolstein (Taf. III. 3. 7.). Kyllburg (Taf. I. 3. 4., VIII. 2.). Speicher (Taf. II. 4., III. 4. 5. 6.).
Erdorf (Taf. I. 5. 6., III. 1.).

Innerhalb des letzten Decenniums vor der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn herrschten bei letzterer in architektonischer Beziehung zwei Richtungen vor, die, obgleich sie sich wie weiland Ormuzd und Ahriman feindlich gegenüber standen, doch nebeneinander zur vollen Geltung gelangen konnten, weil das Hochbauwesen nicht in *eine* Hand gelegt war. Die eine derselben haben wir in dem vorbesprochenen „Roisdorf“ zur Anschauung gebracht, und dieses *eine* Beispiel genügt, sie genauer zu charakterisiren, als dieses bezüglich der anderen Richtung durch alle übrigen Beispiele möglich ist. Auf der einen Seite herrschte eben die geistlose, Zweck und künstlerisches Schaffen vernachlässigende Schablone, auf der anderen dagegen das Bestreben, nicht nur den bei jedem Bauwerke variirenden Bedürfnissen mit den entsprechendsten Mitteln gerecht zu werden, sondern auch dem individuellen Schaffen der einzelnen Architekten möglichste Freiheit zu lassen. Das Schablonenwesen gleicht einem grossen Bleichplatze, dessen Schönheit durch ein Stückchen Rasen genauer charakterisirt wird, als dieses bei einem Blumen-garten durch einen grossen Blumenstrauss möglich ist.

Die ersten Bauten, welche der bei der Rheinischen Bahn bis dahin fast allein herrschenden Schablone den Krieg erklärten, sind die vor etwa 10 Jahren errichteten Hochbauten der Eifelbahn. Wir führen dem Leser vier Beispiele vor Augen, deren romantische Wirkung wir bereits früher gewürdigt haben. Doch wie nichts Vollkommenes auf Erden besteht, so haben auch diese Bauten ihre Schattenseiten, die wir als unparteiische Berichterstatter um so weniger verschweigen dürfen, *als diejenigen, welche sich mit dem Detail derartiger Bauten zu beschäftigen haben, ihre Namhaftmachung nur ungern vermissen würden.* Wir theilen daher in Folgendem die Reisenotizen mit, die wir uns, als wir die betr. Bauten bald nach ihrer Fertigstellung besichtigten, gemacht haben und zwar, um den Leser nicht zu ermüden, in *absoluter Kürze*. Nur schicken wir voraus, dass einzelne der nachbenannten Uebelstände wahrscheinlich unterdessen beseitigt worden sind, ferner, dass das Empfangsgebäude „*Speicher*“ in der Seitenansicht (Taf. II. 4.) einen breiteren, dem Grundrisse (Taf. III. 6) entsprechenden Giebel erhalten hat. Anderweitige Aenderungen des ursprünglichen Planes sind unseres Wissens bei keinem der vorliegenden Bauten während der Bauausführung getroffen worden. Wenigstens waren dieselben nicht so bedeutend, dass sie uns bei der Besichtigung aufgefallen wären. —

Gerolstein: Vestibul viel zu gross. (cfr. untenstehende Tabelle) Buffetraum zu klein, zugig, kann nicht geheizt werden. Treppe aus diesem Raum zum Keller zu enge, nur 0,7 m. breit, ohne Podest, gefährlich zu begehen. Restaurateur verheirathet, hat ausser dem Buffetzimmerchen und der feuchten Küche im Souterrain nur *ein* Giebelzimmer. Wo mit der Familie essen und wohnen?*) Im Wartesaal I. II. Classe und im Bureauaum je eine Thüre überflüssig. Statt dessen besser Fenster. Vorhalle zu den Posträumen dem Regen und Winde ausgesetzt, daher Glasthüre erwünscht. Küche des Restaurateurs im Souterrain dem Hochwasser ausgesetzt. Wasser muss ausgepumpt werden. Kellerhals für den Restaurateur fehlt. Grosse Fässer nicht in die Keller zu bringen. Lage des Wein- und Bierkellers neben der *warmen* Küche unzweckmässig. Abtrittsraum in den oberen Wohnungen als Utensilienraum benutzt. Abtritte auf Wunsch des Stationsvorstehers weggelassen, um Unreinlichkeit, Gestank und Streitigkeiten zu vermeiden. Die zu grossen Scheiben der Flügelthüren im Erdgeschosse brechen, wenn letztere bei starkem Zugwinde zufliegen.

Schliesslich bemerken wir noch, dass das Empfangsgebäude Gerolstein vier Familienwohnungen und zwar diejenige des Stationsvorstehers, des Assistenten, des Portiers und des Restaurateurs umschliesst, welche zweckmässig getrennt sind und mit Ausnahme der zuletzt genannten, passende Grösse haben.

Kyllburg: Die Hauptfaçade steht zu nahe an einem Bergabhänge, so dass sie kaum überblickt werden kann. *Ein* Eingang zum Vestibul mit vereinfachter Treppenanlage würde genügen.

Vestibul könnte fast um die Hälfte kleiner sein (cfr. untenstehende Tabelle). Buffetraum zu dunkel und zu klein, um vom Restaurateur als Stube benutzt werden zu können. Treppe daselbst unbequem. Wohnräume für den Restaurateur fehlen (derselbe wohnt im Stationsorte), wären aber sehr erwünscht. Küche des Restaurateurs könnte heller sein. Fussboden derselben nachträglich wegen des Hochwassers erhöht. Trotz dieser Erhöhung und der Verwendung des Cementes ist das Hochwasser aus den Kellerräumen nicht ganz fern zu halten. Kellerhals fehlt, daher das Einbringen der Fässer mit den grössten Schwierigkeiten verbunden. Der zur Assistentenwohnung gehörige Abtritt stinkt.

Die Wohnung des Stationsvorstehers hat 6, des Assistenten 4, des Portiers 3 Räume. Letztere im Dachgeschoss.

Die beiden Posträume, weil als solche nicht benutzt, sind in Eisenbahnbureau's verwandelt. Diensträume daher übermässig gross (cfr. untenstehende Tabelle).

Speicher: Vestibul reichlich gross (cfr. untenstehende Tabelle). Für Reisende und Wirth sehr lästig, dass die Warteräume nicht von *einem* Buffet aus bedient werden können. Eine Thüre im Wartesaal III. IV. Classe überflüssig, dafür besser Fenster. Thüre zwischen Gepäck- und Warteraum überflüssig.

Diensträume im Verhältniss zu den Warteräumen viel zu gross (cfr. Tabelle). Wahrscheinlich war ursprünglich eine andere Verwendung der Räume im Erdgeschosse beabsichtigt, die sich der Leser aus dem Grundriss leicht reconstruiren kann.

Abtrittsrohr in der Mauer des Treppenthurmes spiralförmig ausgeführt, dann zugemauert, um Verstopfungen zu verhüten. Die Corridore in den Wohnungen zum Theil nicht hinreichend erleuchtet. Die Anordnung der Thüren daselbst nicht zweckmässig für die Trennung der Wohnungen. Die Küchen in letzteren zu klein.

Die Küche des Restaurateurs im Souterrain zwar gross und hell, jedoch nicht vollkommen trocken. Für den Spülstein daselbst kein Abfluss.

Die aus Holz hergestellten Corridore, welche zu den Kellerräumen der einzelnen Beamten führen, viel zu enge.

Erdorf: Die Wand a (Taf. I. 5), welche den Telegraphenraum von der Gepäck- und Billetexpedition trennt, würde am besten entfernt, weil sie den mit der Billetaussgabe beschäftigten Vorsteher hindert, die telegraphischen Signale zu hören. Auch dann noch würde das Bureau an Einheitlichkeit und Uebersichtlichkeit zu wünschen übrig lassen. Statt der Thüre im Telegraphenraum, welche letzteren zugig macht (sie ist durch den Telegraphentisch zugestellt), besser ein Fenster.

Die Küche des Restaurateurs auch hier so feucht, dass die Victualien darin verderben.

Kellerhals musste nachträglich angebaut werden.

Ein Abtritt in den oberen Wohnungen stinkt zu gewissen Zeiten. Wendeltreppe im Treppenthurme (1 m. im Lichten) unbequem und für Kinder gefährlich. Je eine Thüre in den Wartesälen überflüssig. Statt dessen besser Fenster.

*) Vgl. Artikel „Wirtschaftsräume“.

Das Grössenverhältniss zwischen den Warte-, Dienst- und Circulationsräumen ist auch in Erdorf ziemlich willkürlich angenommen. Wir verweisen auf die untenstehende Tabelle, in welcher wir des Vergleiches halber die Verhältnisszahlen einiger bereits besprochener und noch zu besprechender Grundrisse zusammengestellt haben.

Es verhält sich der gesammte Flächeninhalt der Circulationsräume (Vestibul + Corridor) zu demjenigen der Warteräume (incl. Hallen) =		Es verhält sich der gesammte Flächen- inhalt der Diensträume zu demjenigen der Warteräume (incl. Hallen) =	
$\left. \begin{array}{l} \text{günstiges Verhältniss} \\ = 1 : 3 \end{array} \right\}$		$\left. \begin{array}{l} \text{günstiges Verhältniss} \\ = 1 : 2,5 \end{array} \right\}$	
Kyllburg (Taf. I. 3.)	1 : 1,76 . .		1 : 1,79 (incl. Posträumen, siehe oben.) 1 : 3,25 (ohne Posträume)
Gerolstein (Taf. III. 7.)	1 : 1,96 . .		1 : 2,21
Speicher (Taf. III. 6.)	1 : 2,30 . .		1 : 1,26
Erdorf (Taf. I. 5.)	1 : 2,52 . .		1 : 1,85
Witten (Taf. IV. 3.)	1 : 2,07 . .		1 : 3,01
Grundriss 8 (Taf. VI.)	1 : 2,90 . .		1 : 2,63
„ 9 (Taf. VI.)	1 : 3,02 . .		1 : 2,71
„ 10 (Taf. VI.)	1 : 2,81 . .		1 : 2,75
Nentershausen (Taf. III. 8.)	1 : 2,74 . .		1 : 1,91
Grenzhausen (Taf. II. 5.)	1 : 2,59 . .		1 : 1,72
Montabaur (Taf. III. 9.)	1 : 3,00 . .		1 : 1,71
M. Gladbach (Taf. IV. 2.)	1 : 3,15 . .		1 : 2,82
Ottenbruch (Taf. VII. 5.)	1 : 3,80 . .		1 : 2,80
Grundriss 11 (Taf. I.)	1 : 3,67 . .		1 : 2,31
„ 12 (Taf. I.)	1 : 3,66 . .		1 : 2,16
Roisdorf (Taf. I. 9.)	1 : 3,39 . .		1 : 3,39 (Marktverkehr, siehe oben.)

Elberfeld (Empfangsgebäude und Hotel, Taf. III. 10., V. 11. 12., VI. 7.) (Provisorisches Empfangsgebäude, Taf. V. 1. 2. 4. 5. 7. 9. 10.), **Unterbarmen** (Taf. VII. 4. 5.), **Ottenbruch**, **Mittelbarmen**, **Oberbarmen** (Taf. V. 6.).

Vorgenannte Bauten sind besonders der Kämpfe wegen interessant, die ich ihretwegen bei der früheren Rheinischen Bahn, die unterdessen verstaatlicht worden ist, geführt habe. Ich bin in denselben unterlegen und zwar meines Erachtens zum nicht geringen Schaden der Bahn. Um dem Leser hierüber ein Urtheil zu ermöglichen, muss ich die Geschichte der betr. Bauten ziemlich ausführlich behandeln.

Als vor etwa 7—8 Jahren die finanziellen Verhältnisse der Rheinischen Bahn nichts zu wünschen übrig liessen, geschah es, so viel mir wenigstens bekannt, mit ihrer Einwilligung, dass für die wichtigeren der oben genannten Stationen monumentale, die Kosten nicht eben besonders berücksichtigende Hochbau-projecte aufgestellt wurden. Um diese, da sie nicht zur Ausführung kamen, nicht vollständig im Staube der Vergangenheit untergehen zu lassen, bringen wir gleichsam als Scheidegruss aus jener opulenten Zeit von den Projecten des Hauptempfangsgebäudes „Elberfeld“ dasjenige, welches zeigt, wie nach dem Beispiel der Eisenbahnhotels in London das Empfangsgebäude zugleich als Gasthof benutzt, resp. ausgenutzt werden sollte. Dieser Gedanke erschien um so zweckmässiger und naheliegender, als es der bedeutenden Handelsstadt Elberfeld an grossen und comfortablen Hotels fast vollständig mangelt, also einem wirklichen Bedürfnisse und zwar in einer Weise entsprochen werden sollte, welche für die Bequemlichkeit der Reisenden nichts zu wünschen übrig liess. Das Stationshotel war auf 60—70 Logirzimmer berechnet, mit Terrassen und Hallen, welche bei der hohen Lage des Gebäudes eine schöne Uebersicht über Stadt und Umgebung gewährten, versehen und konnte bei eintretendem Bedürfnisse leicht nach beiden Seiten hin bedeutend vergrössert werden (cfr. die betr. Zeichnungen).

Als die wirthschaftlichen Verhältnisse Deutschlands nach kurzem Gründerrausche abwärts gingen, was unzweifelhaft auch auf die „Dampffuhr-Unternehmungen“ von nicht geringem Einfluss gewesen sein

wird, als sich ferner die bereits oben erwähnten, äusserst verwickelten Grunderwerbungen für den Neubau der hier in Betracht kommenden Bahn als übermässig kostspielig erwiesen, verfiel man, meines Erachtens, in übereilter Weise von einem Extrem in das andere. Statt der säulengeschmückten Prachtbauten, welche mehr noch wie die Eifelbauten von den idealen Bestrebungen der Rheinischen Bahn Zeugnis abgelegt haben würden, eben weil hier bedeutende pecuniäre Opfer zu bringen waren, wurden *Provisorien* befohlen, die gerade auf diesen Stationen, bei welchen die genannte Bahn *in eigens dazu erbauten Ringöfen das beste Ziegelmaterial fabricirt und in hinreichender Masse fabriciren konnte*, von vielen anderen Gründen ganz abgesehen, doppelt unzweckmässig waren.

Wie schon aus meinen früheren Ausführungen über „*erweiterungsfähige Empfangsgebäude*“ hervorgeht, bin ich ein Gegner der in Fachwerk ausgeführten Provisorien, und zwar wegen der unaufhörlichen Reparaturen, welche dieselben Jahr aus Jahr ein verlangen, bis sie schliesslich abgebrochen werden, um einem Neubau Platz zu machen, *der schon gleich anfangs unter Ersparung der meisten auf die Provisorien verwendeten Kosten, wenn auch nur zu einem kleinen Theile hätte ausgeführt werden müssen*. Sogar für solche Fälle, wo es vollständig an Anhaltspunkten fehlt, die ein Urtheil über die spätere Entwicklung des Verkehrs gestatten, glaubte ich oben die Errichtung von kleinen aber soliden Bauten für das Beste erklären zu müssen. Nur müssten dieselben so angelegt werden, dass sie der eventuellen Errichtung späterer grösserer Empfangsgebäude nicht hinderlich seien, selbst aber leicht zu Beamtenwohnungen oder dergleichen hergerichtet werden könnten.

Auch aus ästhetischen Gründen war ich stets ein Gegner der provisorischen Empfangsgebäude, besonders wenn sie in grossem Maassstabe ausgeführt werden und ihre Gebrechen durch die mit den lichten Maassen zunehmende innere Beweglichkeit und Unsolidität um so deutlicher zu Tage treten. Diese Abneigung wird Jeder berechtigt finden, der sich derartige umfangreichere Jammerbauten, wie z. B. diejenigen der Rheinischen Bahn in Dortmund und Düsseldorf etwas näher angesehen hat. *Am wenigsten erbaulich ist natürlich der Anblick, wenn die betr. Bauten eine Zeit lang dem Sturm und Regen der schlechten Jahreszeit ausgesetzt waren*. Vor allem ist das erstgenannte Bauwerk ein unverfälschter Vertreter jenes architektonischen Proletariats, dessen Wahlspruch nicht etwa „*billig und schlecht*“, sondern „*theuer, schlecht und hässlich*“ ist.

Als ich daher die ersten Andeutungen hörte, dass die mit so grossem Eclat begonnenen Projecte für die obengenannten Stationen möglicher Weise durch klägliche Provisorien ersetzt werden sollten, suchte ich sofort die Nachtheile dieser Bauweise in das rechte Licht zu stellen. Ich bat daher die Betriebsverwaltung, einen Ueberschlag der Reparatur- und Unterhaltungskosten gewisser Provisorien (zwischen Köln und Neuss) aufstellen zu lassen, welche die Rheinische Bahn schon seit 16 resp. 20 Jahren vor dem Untergange hatte schützen müssen. Natürlich legte ich den Ton nur auf solche Kosten, welche erspart worden wären, wenn die betr. Empfangsgebäude als massive Rohbauten zur Ausführung gekommen wären. Nach meinen an Ort und Stelle gemachten eingehenden Ermittlungen stellte ich folgende Liste auf:

a) Kosten der Bretterverschalungen; mit welchen die Gebäude (dieselben sind in Fachwerk mit Ziegelausmauerung ausgeführt) zum Schutze gegen Sturm und Regen vollständig verkleidet sind.

b) Kosten für die unausgesetzten Flickereien an diesen Bretterverkleidungen, die in Folge der abwechselnden Nässe und Trockenheit theils reissen und undicht werden, theils, und zwar in den unteren Partien, faulen.

c) Kosten für die alle drei Jahre zu erneuernden Anstriche dieser Bretterverkleidungen.

d) Kosten der Asphaltanstriche, welche an den Wetterseiten einzelner Stationsgebäude, woselbst trotz der Bretterverkleidung der Regen durchdrang und die Tapeten verdarb, nöthig wurden.

e) Kosten der in Folge der durchdringenden Feuchtigkeit zu erneuernden Tapeten und inneren Anstriche.

f) Kosten für das Anbringen von Doppelfenstern an den Wetterseiten einzelner Stationsgebäude, welche eingesetzt werden mussten, um besseren Schutz gegen Zugwind und Kälte zu gewähren. (Diese Doppelfenster sind, so viel mir bekannt, bei keinem einzigen massiven Empfangsgebäude der Rheinischen Bahn nothwendig geworden.)

g) Kosten für das Anbringen kleiner Zinkrinnen im Innern unter den Fenstern, um die Tapeten vor dem herunterlaufenden Fensterwasser zu schützen.

h) Kosten der Flickarbeiten an den inneren Wänden und Decken, welche in Folge der leichten Bauart bei starkem Winde und durch die Erschütterung der Züge stets neue Risse zeigen.

i) Kosten der Reparaturen an Thüren und Fenstern, welche ebenfalls in Folge der inneren Beweglichkeit der Bauwerke häufig rissig werden und sich versetzen.

Besser wäre es vielleicht gewesen, wenn ich die oben erwähnten grossen Empfangsgebäude zu Dortmund und Düsseldorf als abschreckende Beispiele benutzt hätte, weil diese in näherer Verwandtschaft zu den in Aussicht genommenen Provisorien standen, als die zu vorstehender Liste benutzten, durchgängig kleinen Bauten. Ich hatte dieselben jedoch noch keiner genaueren Untersuchung unterworfen, führe aber, nachdem dieses geschehen, zur besonderen Erbauung der Leser die dort vorgefundenen Uebelstände in der früheren cursorischen Weise an.

Düsseldorf: Fenster und Thüren so schwächlich wie Papparbeit, daher stets reparaturbedürftig. Wände wegen des durchschlagenden Regens an vielen Stellen feucht. Alles Holzwerk im Aeussern und Innern rissig. In Folge der Erschütterungen durch die Züge fällt der Putz im Vestibul von den Wänden, ebenso der Fugenputz im Aeussern aus den Fugen zwischen dem Holzwerk und der Fachausmauerung, daher klaffende, stets wieder zu verschmierende Fugen. Schwamm in den Fussböden. Das Gebäude schon nach zwei- bis dreijährigem Bestande halbe Ruine.

Dortmund: Undichte Dächer (Pappe) und Oberlichter, letztere zudem überflüssig. Faulende Fussböden, welche zum Theil aufgerissen und durch Asphaltböden ersetzt werden mussten. Rissige Wände, eine Folge sowohl der inneren Beweglichkeit des Gebäudes wie des Austrocknen des Holzes. Feuchte Wände und Decken in Folge des durchschlagenden Regens, daher stets zu erneuernde Anstriche. (Trotzdem sieht der Wartesaal III. IV. Classe nach längerem Regen einem Viehstalle nicht unähnlich.) Kälte in den Bureau's, daher nachträglich Doppelfenster. An der Wetterseite nachträglich Schieferbekleidung, die kaum *ein* Jahr alt, schon reparaturbedürftig ist. Thüren und Fenster etwas solider wie in Düsseldorf.

Niemand wird leugnen, dass, wenn ich das Interesse der Bahn wahren wollte, ich verpflichtet war endlich Aufklärung über die Reparatur- und Unterhaltungs- oder vielmehr Medicinalkosten dieser schwind-süchtigen Bauten zu suchen, deren meines Erachtens schon eine viel zu grosse Zahl zur Ausführung gekommen war. Was war nun die Folge meiner ersten Bemühung in dieser Richtung? Der „grosse Unbekannte“*) liess mir mittheilen, dass für derartige zeitraubende Arbeiten (die Aufstellung einiger Kostenüberschläge) keine Leute vorhanden seien. *Auch nicht die geringste Andeutung aus dem reichen Erfahrungsschatze des Betriebes*, welche zur Klarstellung dieser Frage, bei welcher hunderttausende von Thalern auf dem Spiele standen, hätte beitragen können, wurde beigelegt.

Unterdessen ging man von anderer Seite (der „grosse Unbekannte“ scheint damals noch nicht zu seinem vollen Einflusse gekommen zu sein) auf meine Idee, an den betr. Stationen „erweiterungsfähige Empfangsgebäude“ zu errichten, ein, und zwar aus dem einfachen Grunde, *weil sich die Rentabilität der Selbstfabrication der Ziegel in den eigens zu diesem Zwecke erbauten Ringöfen mit der Masse des Verbrauches steigern musste.*

Dementsprechend wurde ich mit der Anfertigung der betr. Projecte beauftragt. Von diesen lege ich nun in den Fig. 4. 5. Taf. VII. dasjenige für Unterbarmen vor. Die gesammte Anordnung stimmt mit derjenigen des Empfangsgebäudes „Rheidt“ ziemlich genau überein, wesshalb ich den einen Parterre-Grundriss weggelassen habe. Der wesentlichste Unterschied besteht in der Lage des Treppenthurmes (cfr. Taf. VI. 1. 2. 3., II. 1.). Die spätere Vergrösserung stimmte ebenfalls mit derjenigen, welche für das Empfangsgebäude „Rheidt“ in Aussicht genommen worden ist, überein, und diese wiederum ist so ziemlich dieselbe, wie sie die Fig. 8. 9. Taf. VI. darstellen.

Der Bau sollte aus hellrothen Ziegeln hergestellt werden, wie sie die Rheinische Bahn in ihren dortigen Ringöfen brannte. Auch die dunkelrothen Steine, wie sie zur grösseren Belebung der Flächen in Aussicht genommen waren, würde man eben dort, so hoffte ich, durch passende Mischung erzielen können. Bei einem anderen Projecte (Ottenbruch), woselbst die Zahl der anders gefärbten Ziegel eine noch geringere war, glaubte ich solche mit grüner Glasur in Aussicht nehmen zu dürfen, welche mit der hellrothen Grundfarbe in noch besserem Contraste gestanden haben würden.

Während ich mit grossem Interesse mit diesen Arbeiten beschäftigt war, drangen von neuem Gerüchte zu meinen Ohren, dass trotz meiner Bemühungen keine Massiv-Bauten, sondern an den Wetterseiten mit Schiefer zu bekleidende Provisorien zur Ausführung gelangen würden, was natürlich zur Heiterkeit meines Gemüthes nicht eben viel beitragen konnte. Ich suchte daher den Einfluss des „grossen Un-

*) Ich bezeichne nach dem Vorgange von Manzoni's „Verlobten“ als „grossen Unbekannten“ jenen vielvermögenden, jedoch mir unbekannt gebliebenen Gegner, der bei der früheren Rheinischen Bahn meine Vorschläge zu kreuzen wusste. Wahrscheinlich war es derselbe Anhänger der alten Schablone, der auch die Bauten zu Roisdorf und Longerich durchsetzte.

bekannten“ durch eine wiederholte Eingabe zu brechen, in welcher ich die bereits oben angeführten Mängel der Provisorien nochmals aufzählte und um einen Ueberschlag der betr. Reparatur- und Unterhaltungskosten bat. Zur möglichsten Vereinfachung der Arbeit hatte ich bereits in meiner ersten Eingabe ein besonders gut und ein aussergewöhnlich schlecht erhaltenes Provisorium namhaft gemacht, auf welches der Kostenüberschlag zu beschränken sei.

Was liess mir nun der „grosse Unbekannte“ antworten? — Dass bei der Entscheidung, ob Provisorien oder Definitiva, *die Kostenfrage nicht maassgebend sei.* —

Also auf die Kosten kam es nicht an! — Worauf kam es denn an? — Hierüber habe ich mir in meinem beschränkten Unterthanenverstande hin und her den Kopf zerbrochen, ohne irgend einen diplomatischen, nationalöconomischen oder überhaupt verständigen Grund entdecken zu können, welcher die Rheinische Bahn veranlassen könnte, für die betr. Bauten, *und zwar schon gleich bei ihrer Ausführung*, weit mehr Geld auszugeben, als nöthig war. Schliesslich bin ich zu der Meinung gekommen, dass es zwar nicht der Rheinischen Bahn, *wohl aber dem „grossen Unbekannten“ nicht auf die Kosten ankomme*, und an dieser Meinung bin ich genöthigt, so lange fest zu halten, bis ich eines Besseren belehrt sein werde. Meine Gründe werde ich, um die Baugeschichte nicht weiter zu unterbrechen, erst am Schlusse zusammenstellen.

Dem „grossen Unbekannten“ gelang es indessen, meine erweiterungsfähigen Massivbauten meuchlings zu tödten, ich sage meuchlings, denn es geschah hinterrücks im Dunkel absoluten Schweigens. Ich musste die Leichname in den Mappen begraben und mit der Anfertigung von Projecten zu provisorischen Fachwerkgebäuden beginnen. Immerhin machte sich jedoch die von der Rheinischen Bahn bisher noch in Ehren gehaltene ideale Richtung geltend, die der „grosse Unbekannte“ noch nicht vollständig unterdrücken zu können schien. Man verlangte nämlich, dass die neuen Provisorien im Gegensatze zu ihren oben erwähnten unschönen Schwestern in Düsseldorf und Dortmund der architektonischen Durchbildung nicht entbehren dürften. Ich entwarf daher für die betr. Stationen Skizzen, welche sich durch verschiedenartige Gruppierungen wesentlich von einander unterschieden. Die Figuren 2. 4. 5. Taf. V. zeigen die Skizze des Empfangs-Gebäudes auf dem Hauptbahnhofe zu Elberfeld mit grosser Terrasse und einem von letzterer aus zugänglichen Aussichts- und Uhrthurme. Es war nämlich zu erwarten, und diese Idee ist auch bei dem zur Ausführung gelangten Projecte mehr oder minder berücksichtigt worden, dass die hochgelegenen, eine schöne Aussicht bietenden Sitze an der Stadtseite nicht nur die Reisenden, sondern auch viele Gäste aus der Stadt anziehen und den Werth der Restauration resp. die daraus zu ziehende Miethe wesentlich steigern würden. Wir haben es hier also mit einer, wenn auch nicht scharf ausgesprochenen „Vergnügungsstation“ zu thun, als welche auch die Stationen „Unter-“, „Mittel-“ und „Oberbarmen“ wegen ihrer hohen Lage an den Bergabhängen des Wupperthales mehr oder minder aufgefasst wurden.

Der Grundriss des vorliegenden Projectes zeigt die Perronhallen durch Lichthöfe von dem Empfangs-Gebäude getrennt, eine Anordnung, die wir bereits oben näher begründet haben. Die übrigen Provisorien schienen uns, weil weniger bedeutend, der Perronhallen entbehren zu können. Für die Grössenbestimmung sämtlicher Bauten lieferten die gegenüber liegenden Empfangsgebäude der Berg.-Märk. Bahn, welche das Thal an der entgegengesetzten Seite der aneinander gebauten Städte Elberfeld und Barmen in annähernd paralleler Richtung durchschneidet, passende Anhaltspunkte.

Die Durcharbeitung vorgenannter Skizzen war erst bis zur Feststellung der verschiedenartigen Gruppierungen in Aufriss und Grundriss gediehen, als der „grosse Unbekannte“ die Vereinfachung der Projecte durchsetzte. Sie erhielten nun sämtlich eine Form, welche von der in Fig. 6. Taf. V. dargestellten nicht wesentlich verschieden ist. Die wechsellvoll gestalteten Aufrisse fielen fort. Der Hauptunterschied bestand nur noch in den Grössen. Man kann sich denken, mit welchen Gefühlen ich auch diese Projecte, obgleich ich von ihrer Unzweckmässigkeit überzeugt war, in dem Abgrunde der Mappen zu den übrigen Leichnamen bestattete, der ich, wie ein unglücklicher Schiffer zwischen der Scylla und Charybdis der idealen und materialistischen Strömung, meinen schwachen Kahn über Wasser halten musste.

Nach den zuletzt festgestellten Vereinfachungen konnte ich endlich die Schlussprojecte anfertigen, und nach diesen wurden die Gebäude mit Ausnahme desjenigen für Elberfeld wirklich ausgeführt. Es schien mir nicht der Mühe werth zu sein, irgend eine Façade dieser Bauten dem Leser vorzuführen, welche ja doch nur architektonische Bastarde sind und sein konnten, gezüchtet durch die Kreuzung der widerstrebendsten Ideen. Ich bemerke nur, dass dieselben nachträglich in höchst unorganischer Weise mit Perronhallen verbunden wurden (cfr. Fig. 6. Taf. V.), welche auf der Mehrzahl der Stationen — hier gaben wiederum die Stationen der Berg.-Märk. Bahn die richtigen Fingerzeige — überflüssig waren, und

diese mussten dann mit dem bereits oben charakterisirten Nothbehelf der Oberlichter versehen werden, damit den dem Perron zugelegenen Räumen nicht alles Licht entzogen wurde.

Diese Hallen sind von Holz (Eisen wäre hier, wie Stein am Gebäude das Richtige gewesen) und werden bei ihrer starken Abnutzung, welche durch die grosse Beweglichkeit der gewählten Construction wesentlich befördert werden wird, grosse Summen für Reparaturen und neue Anstriche verlangen. Nicht minder bedeutende Unterhaltungskosten werden die mit Oberlichtern versehenen, viele Kehlen und Schneewinkel aufweisenden Dächer über den Hallen verursachen, *die bei der von mir vorgeschlagenen Anordnung von Lichthöfen fast gänzlich hätten vermieden werden können.*

Man vergleiche die Fig. 7. und 9. Taf. V., welche die bei allen Bahnhöfen mehr oder minder übereinstimmende Anordnung der Perronhallen und ihre Verbindung mit dem Empfangsgebäude darstellen. Fig. 7. zeigt ausserdem, dass wegen des Mangels der Lichthöfe auch die Wartehallen mit Oberlichtern versehen werden mussten.

Während der vorgenannten Bauausführungen gewann die ideale Richtung der Rheinischen Bahn noch einmal, und zwar zum letzten Male vor ihrer Verstaatlichung, die Oberhand. Das letzte vereinfachte Project für Elberfeld wurde mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser Station für zu einfach befunden. Es musste wiederum ein reicheres Project, ebenfalls ein Provisorium, angefertigt werden. Fig. 1. Taf. V. zeigt die Hauptfaçade desselben, wie es zur Ausführung gekommen ist. Man muss sich jedoch die ganze Façade, wie dies auch bei allen übrigen Empfangsgebäuden der Fall ist, und zwar in ähnlicher Weise, wie solches Fig. 8. Taf. V. darstellt, mit bunten Schiefeln bekleidet denken.

Die Massen der vorliegenden Hauptansicht sind offenbar zu wenig gegliedert, als dass sie einen lebendigen oder besonders charakteristischen Eindruck machen könnten. In dieser Beziehung sind die Empfangsgebäude „Unter-, Mittel- und Oberbarmen“ von besserem Effect, was uns jedoch nicht veranlassen konnte, eine der betreffenden Façaden vorzulegen. Im Uebrigen charakterisirt sich der vorliegende Bau als ein Product des Semiparallelepipedonismus, der zwar die Gruppierung liebt, diese aber nicht bis zu jener *scharfen und kräftigen Massengliederung* durchführt, wie sie die Consequenz des baulichen Organismus fordert. Man vergleiche die Façade auch mit dem in Fig. 2. Taf. V. dargestellten Entwurfe.

Die Innenräume des Empfangsgebäudes „Elberfeld“ sind dagegen von schönem Effecte (Fig. 7. 10. Taf. V.), passen aber mit ihren reichen Bemalungen und Vergoldungen, ihren prächtigen Kronleuchtern, gebrannten Fenstern und Draperien, welches alles, wenn auch in etwas geringerem Maasse bei den übrigen vier *Provisorien* zur Verwendung gekommen ist, zu der ärmlichen Bauweise, die sich demnächst beim Austrocknen des Holzes und in Folge der Erschütterung durch die Züge in rissigen und daher geflickten Wänden und durch Vortreten der Pfosten und Riegel gar zu deutlich markiren wird, wie die Faust auf's Auge. Diese Bauten, die von der Kritik bereits den Namen der „provisorischen Definitiva“ erhalten haben, gleichen prächtig geschmückten Damen, deren sammtene und seidene Kleider die sackleinenen Unterröcke nicht verbergen können.

Wie bereits angedeutet, sind sämmtliche Bauten an ihren Wetterseiten, und diese machen ziemlich genau die Hälfte der sämmtlichen Façaden aus, mit bunten Schiefeln bekleidet. Augenblicklich macht diese Bekleidung noch einen sehr freundlichen Eindruck. Innerhalb Jahresfrist werden sich aber die verschiedenen Farben schon so weit verwischt und mit Schmutz überzogen haben, dass sich die geometrischen Muster auf einige Entfernung kaum noch erkennen lassen. Dieses ist z. B. bei dem nur ein Jahr früher erbauten, oben erwähnten Empfangsgebäude „Hagen“ der Fall, dessen noch frischen Eindruck Fig. 8. Taf. V. charakterisirt. Aber nicht nur ist dieser frische Eindruck schon dahin, sondern überall zeigen sich schon Lücken in der Schieferbekleidung, welche der baldigen Reparatur harren, welche dann in infinitum fortzusetzen ist.

So reifen denn die Bauten, deren Leidensgeschichte wir hier erzählt haben, ihrem frühen Untergange entgegen. Noch zeigen sie in ihrer wahrhaft prächtigen Bemalung, welche auch auf die Perronhallen und äusseren Fenster- und Thüreinfassungen ausgedehnt worden ist, gewissermassen eine verführerische Jugendröthe, aber es ist diejenige der Schwindsucht, die den Kenner nicht zu täuschen vermag. „Prahlt du gleich mit deinen Wangen, — die wie Milch und Purpur prangen, — ach, die Rosen welken bald!“ —

Zum Leichenbegängnisse werden wir rechtzeitig den „grossen Unbekannten“ einladen, damit er die Zipfel des Bahrtuches trage und die trostlosen Hinterbliebenen in ihrer Verwirrung, und diese wird, wie wir weiter unten sehen werden, keine geringe sein, tröste. Auf dem Todtenzettel werden wir die Ursachen der Krankheit und die Doctorrechnungen in freundliche Erinnerung bringen.

Es erübrigt noch, wie wir das oben in Aussicht gestellt haben, jene rein praktischen Gründe zusammenzustellen, welche den Bau der vorgenannten Provisorien gerade auf diesen Stationen von vorneherein als durchaus unzweckmässig erscheinen liessen.

1) Die Rentabilität der Selbstfabrication der Ziegel in den eigens dazu mit grossen Kosten erbauten Ringöfen musste sich, wie bereits oben gesagt, naturgemäss mit der Masse des Verbrauches steigern. *Die Öfen mussten also auf's äusserste ausgenutzt werden.* Statt dessen nun *massenhafte Holzeinkäufe* zu machen, *um statt solider und wenig kostspieliger, theure und stets reparaturbedürftige* Gebäude zu errichten, war ein Gedanke, den ich gleich bei seinem Entstehen, und zwar schon mehrere Jahre vor dem Beginn der Bauten, bekämpfen zu müssen glaubte.

2) Nach den von mir angestellten Berechnungen verhalten sich die Kosten einer $1\frac{1}{2}$ Stein starken, ausgefugten Ziegelmauer zu denjenigen einer mit Schaalung und *gewöhnlichem* Schiefer bekleideten Fachwerkwand ungefähr wie 1 : 1,5.

Statt des gewöhnlichen inländischen Schiefers ist aber der theurere englische Schiefer, und zwar in verschiedenen Farben, zur Verwendung gekommen, der zugleich der unzweckmässiger, weil mehr reparaturbedürftig ist. Er bildet nämlich grosse, leicht zerbrechliche Platten und kommt nicht in jener dicht aufeinander geschobenen Lage zur Verwendung, wie sie die Hauptstärke der aus den kleinen inländischen Schiefeln hergestellten Bekleidung ausmacht.

Mit Rücksicht auf die Verwendung dieses englischen Schiefers würde sich das obengenannte Kostenverhältniss etwa wie 1 : 1,7 gestalten.

Nun ist ferner bei dem vorgenannten Kostenverhältnisse angenommen, dass sämtliches Ziegelmaterial anzukaufen sei. Letzteres war jedoch unnöthig, da die Ringöfen die selbstfabricirten Steine zu einem ungleichgeringeren Preise lieferten. Wir können daher mit ziemlicher Sicherheit annehmen, dass die mit Holzschalung und englischem Schiefer bekleideten Fachwände ungefähr *doppelt so theuer* geworden sind, als die an ihrer Stelle von mir vorgeschlagenen massiven Mauern.

Die an den Wetterseiten mit Schiefer bekleideten Wände machen bei den hier in Betracht kommenden fünf Bauten ziemlich genau die Hälfte sämtlicher Umfassungswände aus. Die andere Hälfte bedurfte, weil besser geschützt, dieser Bekleidung nicht. Aber auch diese letztgenannten Wände, und dieses gilt zugleich von den Innenwänden, sind ohne Zweifel wegen der nöthigen *Holzanläufe* theurer ausgefallen, als wenn sie aus den *selbst fabricirten* Ziegeln hergestellt worden wären. Man kommt zu diesem Schlusse, wenn man weiss, dass die Kosten einer 1 Stein starken Ziegelmauer denjenigen einer Fachwerkwand (mit Ziegelausmauerung) von gleicher Grösse ungefähr gleich sind, wobei der *Ankauf* sämtlicher Materialien vorausgesetzt wird. — Bei dieser Gelegenheit wollen wir bemerken, dass auch die Ziegelrohbauten an den Wetterseiten gegen den Einfluss des Schlagregens, und zwar durch Hohlräume in den Wänden, hätten geschützt werden müssen.

Nach allem Diesem gelangen wir zu dem vollberechtigten Schlusse, dass, wenn die betr. Empfangsgebäude nicht in Fachwerk und theilweiser Schieferbekleidung, sondern als Ziegelrohbauten, und zwar unter genauer Beibehaltung ihrer jetzigen Form ausgeführt worden wären, sich *schon in den Baukosten allein bedeutende Ersparnisse ergeben haben würden.*

3) Ganz in der Nähe der uns hier beschäftigenden Provisorien lag noch vor Kurzem, *gleichsam als ernster Mahner*, das Empfangsgebäude „Barmen-Rittershausen“, ein *vollständig mit dem solideren deutschen Schiefer* bekleidetes Fachwerkgebäude. Dasselbe hat ein Alter von 20, nach anderen Nachrichten von nur 16 Jahren erreicht, war aber schon vor seinem Abbruche so sehr zur Ruine heruntergesunken, dass derselbe weit früher, wie dieses allerdings auch im Plane lag, hätte geschehen müssen. Auch unsern Provisorien kann ich nach den von mir gemachten Erfahrungen und mit Rücksicht auf die grosse Abnutzung, welcher sie auf den sehr verkehrsreichen Bahnhöfen ausgesetzt sind, kein grösseres Alter prophezeien.

Nach 15 bis 20 Jahren werden sie mit ihrer gesamten prächtigen und kostspieligen Ausstattung, *welche jedem definitiven Bau zur Ehre gereicht haben würde*, in den Staub sinken, um soliden Neubauten Platz zu machen. *) Welche Summen sie bis dahin für ihren Bau und ihre Unterhaltung verschlungen haben, welche durch erweiterungsfähige Massivbauten zum bei weiten grössten Theile hätten erspart werden können, überlassen wir der Ueberlegung des Lesers.

*) Ich setze voraus, dass sie bis dahin nicht abgebrannt sind, eine Gefahr, auf die ich auch seiner Zeit aufmerksam gemacht habe und die sich bereits bei „Ottenbruch“, woselbst die Brandspritzen schon in Thätigkeit haben treten müssen, als sehr nahe liegend documentirt hat.

4) Dass die von mir vorgeschlagenen erweiterungsfähigen Massivbauten, eben weil sie von vornherein auf Vergrösserung angelegt sind, mit *weit grösserer Beschränkung* hätten ausgeführt werden können, als dieses bei den jetzigen Provisorien, deren Dauer man mit unverkennbarer Tollkühnheit auf 30 Jahre veranschlagt hat, möglich war, indem man die nie genau vorher zu bestimmende Entwicklung des Verkehrs abwartete, dass hierdurch ebenfalls bedeutend an Bau- und Unterhaltungskosten gespart worden wäre, bedarf keines näheren Nachweises.

5) Die Provisorien mussten wegen der Beschränktheit der Bahnhöfe auf den *Baustellen der späteren Definitiva* errichtet werden. Bei der Ausführung der letzteren wird daher wegen der gleichzeitigen Neu- und Abbruchsarbeiten auf derselben Stelle eine grosse Verwirrung entstehen, über welche sich nur derjenige beruhigen kann, der dem Grundsatz huldigt: „Après nous le déluge!“ — Schon die Beschränktheit der Baustellen allein musste meines Erachtens den Gedanken der erweiterungsfähigen Definitiva als den allein zweckmässigen erscheinen lassen.

6) Schon bald nach Fertigstellung der Provisorien, welche nur ein Minimum von Wohnungen enthalten, ergab sich die Nothwendigkeit, besondere Beamtenwohnhäuser zu errichten. Dass diese wenigstens zu einem bedeutenden Theile und unter Ersparung bedeutender Baukosten mit den erweiterungsfähigen Definitivbauten hätten verbunden werden können, haben wir schon oben des Näheren nachgewiesen.

7) Nach allem Diesem haben wir das Recht, zu vermuthen, dass das Interesse der früheren Rheinischen Bahn bei diesen Bauten einer Caprice geopfert worden ist.

M. Gladbach (Taf. IV. 1. 2., VIII. 1.). Rheidt (Taf. II. 1., VI. 1. 2. 3.).

Um den Leser, der so freundlich war, uns bis hierher zu folgen, und dazu gehört allerdings ein gewisser Heroismus, nicht schliesslich doch noch zu übermüden, werden wir uns bei den folgenden Bauten durchaus auf diejenigen Punkte beschränken, die bisher noch nicht berührt worden sind. Bei dem Empfangsgebäude „M. Gladbach“ dürfte in erster Reihe die Namhaftmachung der in den Grundriss eingezeichneten Mobilien erwünscht sein, *weil dadurch der nähere Zweck der betr. Räumlichkeiten in einfachster Weise illustriert wird*. Die Mobilien für die Diensträume sind übrigens bei den gewöhnlichen Zwischenstationen der Gattung nach überall so ziemlich dieselben. Nur vermindert sich bei den kleineren Stationen die Zahl derselben, so dass sie schliesslich in einem einzigen Bureauräume vereinigt werden können.

In dem Raume für die Billetaussgabe (Taf. IV. 2.) befinden sich, direct neben den beiden Schalteröffnungen, 2 Billetschränke mit aufgehenden Flügeln, die so aufgestellt sind, dass sie bei der Benutzung von dem gegenüberliegenden Fenster direkte Beleuchtung erhalten. Grössere Billetvorräthe werden in dem in demselben Raume aufgestellten langen Wandschranke aufbewahrt.

Der mit möglichst heller Beleuchtung zu versehende Telegraphenraum enthält 5 Tische mit je 2 Telegraphenapparaten, den dazu gehörigen Inductor (in der Ecke am Fenster), ein Schlafsopha für die Nachtwachen, einen mit einem Schirme versehenen Ofen, einen Actenschrank und ausserdem 2 kleine Stehpulte zum Aufschreiben von Privatdepeschen, von welchen das eine vom Vestibul aus, das andere vom Perron aus, und zwar durch das Zimmer des Inspectors zugänglich ist. Das letztere ist durch eine Schranke vom Telegraphenraume abgetrennt.

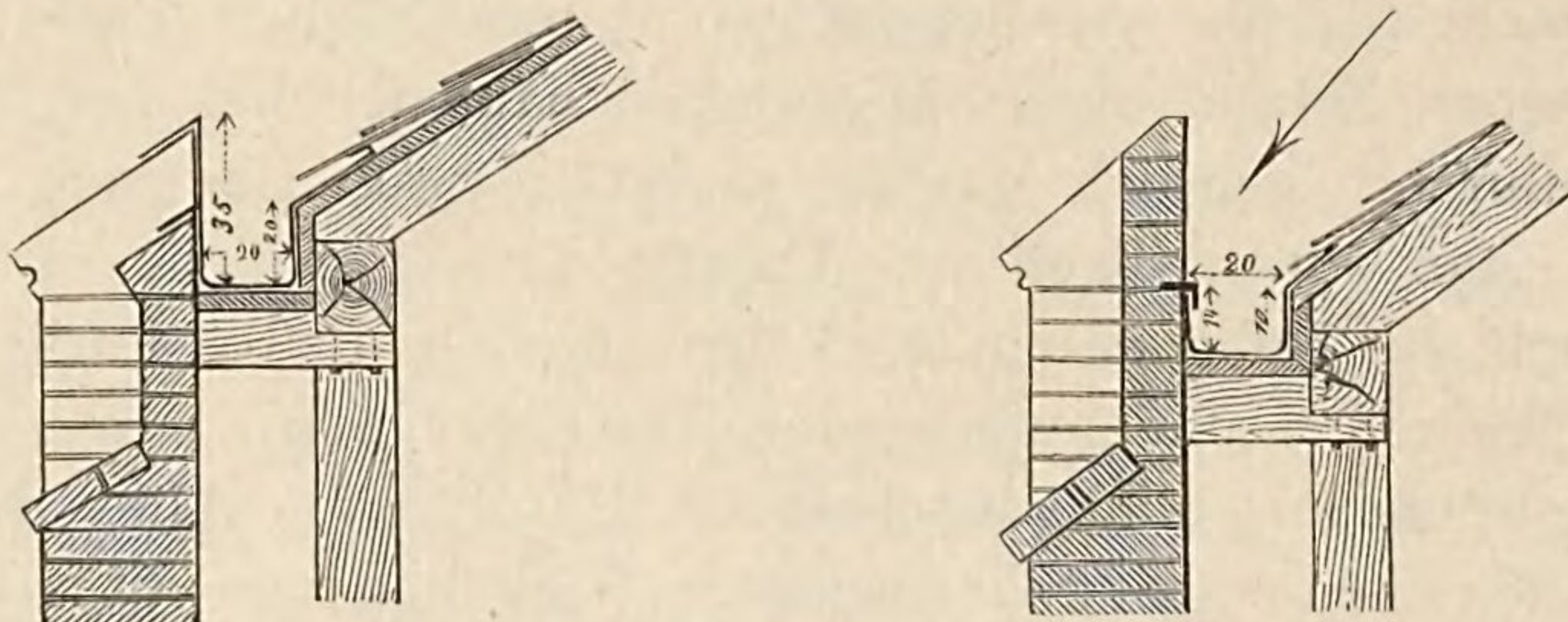
In dem Zimmer des Inspectors (nur bei bedeutenderen Stationen erhalten die Vorsteher für separate Besprechungen und dergleichen einen besonderen Raum) befindet sich ein Sopha mit rundem Sophatischchen, ein Arbeitstisch mit Aufsatz für die Acten (die Stellung desselben in der Ecke ist mit Rücksicht auf die Beleuchtung nicht gut gewählt), ein Ofen und der Geldschrank.

In der Gepäckannahme ist am mittleren Schalter die Gepäckwaage aufgestellt. Neben dieser Waage, dem Portierraume gegenüber, ist ein besonderer Raum abgetrennt, in welchem der Gepäck-Expedient an seinem Pulte die Gepäckscheine ausstellt. Dieser Raum hat zwei Schalter. Durch das eine erfährt der Expedient das Gewicht und den Bestimmungsort des gewogenen Gepäcks, durch das andere, nach dem Vestibule hin, übergibt er dem Reisenden den ausgestellten Schein. — In der Nähe der Gepäckwaage ist ein Eckbrett für den Kleistertopf angebracht und ausserdem ein kleiner Tisch aufgestellt, auf welchem die auf das Gepäck zu klebenden Zettel bestrichen werden. — Raum zum Aufstellen der Schränke, in welchen die Vorräthe an Gepäckscheinen und Zetteln aufbewahrt werden, ist ebenfalls vorhanden.

Wir haben bereits oben gesagt, dass der Parterregrundriss des Empfangsgebäudes „Rheidt“ mit demjenigen des Empfangsgebäudes „Unterbarmen“ im Wesentlichen übereinstimmt, wesshalb wir ersteren weggelassen haben. Der bedeutendste Unterschied besteht in der Lage des Treppenthurmes, wie man aus dem Vergleich der betr. oberen und unteren Grundrisse ersehen wird. (Taf. VI. 2. 3. VII. 5.)

„Rheidt“ und „Unterbarmen“ dürften den Beweis liefern, dass die von uns vorgeschlagenen „erweiterungsfähigen“ Empfangsgebäude nicht nur eine malerische Gruppierung gestatten, sondern auch dem Bedürfnisse einer ziemlich grossen Anzahl von *getrennten* Beamtenwohnungen gerecht werden können. Bezüglich der Trennung der Wohnungen würde allerdings die Lage des Treppenthurmes in „Unterbarmen“ vorzuziehen sein, welche ausserdem (wie auch in „M.-Gladbach“) eine bessere Anlage der Abtritte und die Ersparung einer zweiten Etagentreppe ermöglicht haben würde. Wir verweisen auf den Artikel „Abtritte“ mit den zugehörigen Holzschnitten, ferner auf Taf. VII. 4., VI. 1. und II. 1.

Die oberen Etagen von „Rheidt“ enthalten Wohnungen für den Inspector (6 Räume), den ersten Assistenten (5 Räume), den Güterexpedienten (4 Räume), den Telegraphisten (4 Räume), den Portier (3 Räume), den Restaurateur (3 Räume) und einen Weichensteller (3 Räume). Ausserdem enthält das Gebäude für jede dieser 7 Wohnungen je einen entsprechenden Keller- und Bodenraum, und konnte auch der Betriebsverwaltung ein mehr wie hinreichend grosser Raum im Souterrain eingeräumt werden.*)



Für die Bestimmung der Grösse des Empfangsgebäudes „Rheidt“, mochte dasselbe nun, wie es jetzt der Fall ist, als Endstation, oder nach Ausführung der in Aussicht genommenen Verlängerung der Linie als Zwischenstation dienen, waren zwei Anhaltspunkte in den Stationsgebäuden der beiden Linien der Berg.-Märkischen Bahn gegeben, welche dieselbe Stadt an ihren äussersten Endpunkten berühren. („Rheidt“ und „Rheidt-Geneiken“.) Ersteres ist zu beschränkt angelegt und wird besonders das Damenzimmer vermisst. (Gesamtflächeninhalt der Warteräume = 97 □m.) Letzteres zeigt bei seinem allerdings etwas geringeren Verkehre vollkommen hinreichende Maasse. (Gesamtflächeninhalt der Warteräume = 123 □m.) Diese Beobachtungen nöthigten mich, für die von der Rheinischen Bahn auszuführende dritte, denselben Ort berührende und vorab nur für den Lokalverkehr wichtige Linie ein kleineres Gebäude vorzuschlagen, als das zur Ausführung gekommene. (Letzteres zeigt einen Gesamtflächeninhalt der Warteräume von 176 □m. excl. und von 314 □m. incl. Wartehallen.) Ich drang jedoch mit meiner Ansicht nicht durch, und zwar ohne Zweifel deshalb, weil man für diese Station (Rheidt ist hervorragend durch seine Sammet- und Seiden-Industrie), wenn einmal der projectirte Anschluss an das holländische Eisenbahnnetz hergestellt sein würde, eine grosse Bedeutung in Aussicht nahm, eine Annahme, welcher man durch einen kleineren, aber ebenfalls von vornherein auf bedeutende Erweiterung angelegten Bau am besten Rechnung getragen haben würde, auch wenn man das stetige Wachsthum der Stadt in Mitberücksichtigung zog. (1871 zählte dieselbe 12,194, 1876 ca. 13,900 und 1880 18,995 Einwohner.)

Für die in Wirklichkeit eingetretene, sehr geringe Frequenz sind die jetzigen Warteräume und naturgemäss die nach letzteren bestimmten Diensträume zu gross angelegt, ein Fehler, der übrigens durch die möglichste Ausnutzung des Gebäudes zu Dienstwohnungen wesentlich gemildert wird.

Bei der Grössenbestimmung des Empfangsgebäudes „M.-Gladbach“, welches in seinen Dimensionen ebenfalls etwas reichlich bemessen ist, habe ich mich der Illusion einer nach Eröffnung der Linie sofort eintretenden grösseren Bedeutung dieser Station angeschlossen, und zwar verleitet durch die äusserst lebhafteste Frequenz auf dem gleichnamigen Bahnhofe der Berg.-Märkischen Bahn, der übrigens, und das wurde zu wenig berücksichtigt, als Inselbahnhof für mehrere Linien dient, während der Rheinische Bahnhof nur als gewöhnliche Zwischenstation für *eine* Linie zu fungiren hat. Der während der Bauausführung laut ge-

*) Bezüglich der Rinnenanlagen hinter den Zinnen der oben besprochenen Bauten glauben wir noch beifügen zu müssen, dass sich diejenige des Empfangsgebäudes „M.-Gladbach“ gut bewährt hat, weil das Rinnenblech über die Zinnen und deren niedrigere Zwischenmüerchen hinübergebogen ist (cfr. linksstehende Figur). Letzteres ist bei dem Empfangsgebäude „Rheidt“ (cfr. rechtsstehende Figur) nicht geschehen. In Folge dessen schlägt der Regen bei gewissen Windrichtungen gegen die nicht geschützte Hinterfläche der betr. Mauertheile und durchnässt dieselben. Von hier aus zieht sich die Feuchtigkeit nach unten und macht sich an den Wänden der darunter befindlichen Zimmer bemerkbar. Unzweifelhaft wäre eine Anordnung wie bei „M.-Gladbach“ und besonders eine niedrige Abdeckung der Zwischenmüerchen vorzuziehen gewesen, letzteres besonders auch mit Rücksicht auf die Schneeanhäufungen an dieser Stelle.

wordenen Befürchtung dagegen, der Neubau würde sich sogar als zu klein erweisen, habe ich, und zwar gestützt auf den Vergleich der Dimensionen beider Bauten und die höchste in Aussicht zu nehmende Frequenz widersprochen.

Plaidt und Kruft (Taf. I. 8., IV. 8., VII. 8.). **Niedermendig** (Taf. I. 10., V. 3., VIII. 5.).

Wir haben schon oben bemerkt, dass diese Bauten in durchaus vulkanischer Gegend ausgeführt sind, welche als die naheliegendsten Baumaterialien Tuffe, Basalte und Krotzen an die Hand gab. Den starken Farbencontrast dieser Materialien habe ich bei dem Empfangsgebäude „Kruft“ zu benutzen gesucht und dadurch einen ich möchte sagen lustigen Eindruck erzielt, der jedoch bei der vorliegenden Zeichnung, die nur einen Theil der Façade darstellt, nicht zur vollen Geltung kommt. (Taf. VII. 8.) Natürlich ist auch das Nebengebäude in denselben lebhaften Farben ausgeführt, nur folgen hier die dunkeln und hellen Schichten rascher aufeinander. Die Eckquadern, sowie sämtliche constructiven Theile der Fenster und Thüren bestehen aus bläulich-schwarzer Basaltlava. Alles dazwischen liegende Füllmauerwerk ist aus hellgelben Tuffsteinen mit abwechselnden Schichten von braun-schwarzen Krotzen ausgeführt. Letztere bilden ein Zwischenglied zwischen den Tuffsteinen und der Basaltlava und zeigen durch ihre grossen Blasenräume direct ihren feuerflüssigen Ursprung an.

Der Grundriss von „Kruft“ ist auch derjenige des Empfangsgebäudes „Plaidt“. Bei beiden ist die spätere Erweiterung in der Weise vorgesehen, dass der gegenwärtige Güterraum zum Stationsbureau gemacht, für die Güter aber ein besonderer Schuppen errichtet wird. Fig. 8. Taf. I. zeigt links den jetzigen, rechts den späteren Grundriss.

„Plaidt“ ist vollständig aus Basaltlava erbaut worden. Dieser schwarz-blaue Stein, der bei gewissen Beleuchtungen einen geradezu finsternen Eindruck macht, lässt eben wegen seiner dunklen Färbung die Schattenwirkung der architektonischen Gliederungen nur schwach zur Geltung kommen, wesshalb letztere *kaum kräftig genug* ausgearbeitet werden können. Dieses ist bei dem vorliegenden Bau nicht hinreichend berücksichtigt worden.

Den Hauptgiebel desselben habe ich später zu dem Project für „Mettmann“, woselbst weissbläulicher Kalkstein zur Verwendung kommen sollte, benutzt, habe zu diesem Zwecke jedoch einige Verfeinerungen vorgenommen, von welchen die Maasswerke zwischen den obersten Fenstern und denjenigen der ersten Etage die wichtigsten sind, welche der freundliche Leser also für „Plaidt“ in Abzug bringen muss. (Taf. IV. 8.)

Die Station Niedermendig bildet den Ausgangspunkt jener Vergnügungsreisenden, welche die dortigen Basaltbrüche mit ihren Bierkellern und vor allem den bekannten Laacher See besuchen wollen. Ich glaubte hier einen nicht unbedeutenden Verkehr in Aussicht nehmen zu müssen und behandelte daher das betr. Project als sogenannte Vergnügungsstation, d. h. ich übersetzte das in demselben Sinne gehaltene und ungefähr gleichbedeutende „Liblar“, einen Ziegelrohbau, den wir weiter unten besprechen werden, in's Gothische. (Vgl. Taf. I. 1. 2, mit VIII. 5.) Dieser Entwurf wurde, ob mit Recht, darüber wird die Zukunft entscheiden, für zu üppig befunden, dagegen ein etwas beschränkteres Project, von welchem wir in Taf. I. 10. und V. 3. zwei Ansichten geben, zur Ausführung gebracht. Letzteres zeigt sehr hübsche Details, die jedoch wegen der dunklen Farbe der Basaltlava, aus welcher auch dieses Gebäude vollständig errichtet worden ist, schon in geringer Entfernung ihre Wirkung einbüßen, so dass nur die schweren und zu wenig gebrochenen Hauptmassen des Ganzen zur Geltung kommen. Gerade für das hier zur Verwendung gekommene, geradezu melancholisch wirkende Material, welches die Detailwirkung fast ganz in den Hintergrund drängt, wäre eine möglichst reiche und kräftige, in den Massen scharf contrastirende Gruppierung des Ganzen am Platze gewesen, welche das ringsum freiliegende Gebäude zur dominirenden Zierde der dortigen, höchst interessanten Gegend gemacht haben würde.

Ich bin daher dem „grossen Unbekannten“ keineswegs dankbar dafür, dass ich auch dieses Project in die Tiefe der Mappen habe versenken müssen, und zwar um so weniger, als die durch die Verkleinerung des Bauwerkes erzielten Ersparnisse durch den reicheren inneren Ausbau, in welchem die gebrannten Fenster wieder eine Hauptrolle spielen, zum Theil wenigstens illusorisch geworden sein dürften.

Liblar (Taf. I. 1. 2.).

Das Empfangsgebäude „Liblar“ liegt, von dem unbedeutenden gleichnamigen Stationsorte ziemlich weit entfernt, einsam, umgeben von Flur und Wald, mitten in einer herrlichen Gegend, welche fast nach allen Seiten hin eine prächtige Aussicht bietet, zugleich aber auch in grosser Nähe Cöln's, von wo aus es die dritte Station der betr. Linie bildet. Es konnte daher mit grosser Wahrscheinlichkeit auf bedeutende Frequenz während der schönen Jahreszeit gerechnet werden und dieses führte zu den aus der Zeichnung ersichtlichen Hallenanlagen, die übrigens vorwiegend als Wartehallen dienen sollten. Die Frequenz trat jedoch nach Vollendung des Bauwerkes nicht in dem erwarteten Maasse ein, und zwar weil die vorhergehende, Cöln näher gelegene Vergnügungsstation „Kierberg“, welche mit allen für solche Stationen wünschenswerthen Anlagen, als da sind Laubengänge, Terrassen für schöne Aussichten, Musikhalle, Aussichtsturm, Parkanlagen, Spielplätze für die Jugend etc., im reichlichsten Maasse versehen ist, für die Vergnüglinge aus Cöln zu viel Anziehungskraft besitzt, als dass sie noch an das stille „Liblar“ denken sollten. Wenn ich daher die vorgenannten Hallen in Liblar, wie die Zeichnung sie darstellt, nachträglich noch mit weiteren, einen Hof umschliessenden Hallen-Anlagen habe verbinden müssen, welche zur Verschönerung der Gruppe allerdings wesentlich beitragen, so war das eine etwas voreilige Bestimmung, und hätte man damit meines Erachtens warten müssen, bis die contemplativeren oder idyllisch angelegten Geister Cöln's, für welche diese stille Station recht eigentlich wie geschaffen ist, ihren Werth zu würdigen begonnen hätten. Letzteres mag übrigens im Laufe der Jahre noch eintreten, wenngleich anzunehmen ist, dass diese stillen Leute innerhalb der zugleich kaufmännisch und carnevalistisch angehauchten Bevölkerung Cöln's stets in der Minderheit verbleiben werden.

Dass die ursprünglich aus schwarzer Basaltlava gedachten horizontalen Schichten des vorliegenden Gebäudes durch je zwei Schichten rother Ziegel mit zwischenliegender gelber Schicht ersetzt worden sind, haben wir bereits oben erwähnt. Auch mit dem Thurme sind einige Aenderungen vorgenommen worden, unter welchen das Fortfallen der bedeutenden Eck-Abschrägungen nicht eben die glücklichste war.

Neanderthal (Taf. IV. 9. 10. 11., VII. 9.). Mettmann (Taf. IV. 8.).

Für diese Bauten war der in den dortigen Gegenden gebrochene, bläulich-weiße Kalkstein in Aussicht genommen. Ich ging hierbei von der bereits oben entwickelten Ansicht aus, dass, wenn dieses zunächst liegende, zum Theil aus den Einschnitten zu gewinnende und durchaus brauchbare Material einmal in musterhafter Weise an bedeutenderen und schönen Bauten zur Verwendung kommen würde (bisher war dieses nur bei den dortigen Bauernhäusern, Scheunen etc. geschehen), die Industrie sich desselben bemächtigen und vielleicht sogar die früher in diesen Thälern betriebene Marmorschleiferei wieder in's Leben rufen würde. Beides müsste natürlich auch wieder dem Bahnbetriebe zu gute kommen. (So viel ich mich erinnere, wurde Marmor früher in nächster Nähe der jetzigen Station „Neanderthal“ gebrochen. Schöne, der dortigen Marmorschleiferei entstammende Säulen sollen u. A. im Postgebäude zu Düsseldorf und im Palais des Kronprinzen zu Berlin existiren. Dieser Marmor zeigt jedoch in den Adern oft sehr feine Risse, welche die Verwitterung desselben einleiten. Für die äussere Architektur würde sich derselbe daher weniger eignen, als für die innere, welche übrigens, wenn man von den wenigen im Freien zu verwendenden Marmorarbeiten absieht, fast die gesamte Masse des in Deutschland zur Verwendung kommenden Marmors in Anspruch nimmt.)

Der „grosse Unbekannte“ liess jedoch mein in gewöhnlichem Kalkstein auszuführendes Project des Empfangs-Gebäudes für die Kreisstadt Mettmann schon als zarten Jüngling tödten, ob aus Hass gegen den Kalkstein oder die Gothik, ist mir unklar geblieben. Ich hatte für dasselbe (cfr. Taf. IV. 8.), wie bereits oben erwähnt, die etwas verfeinerte Stylisirung des Empfangsgebäudes „Plaidt“ in Aussicht genommen, wodurch ich eine nicht unbedeutende Arbeitersparniss in der Anfertigung von Detailzeichnungen, welche bekanntlich ausserordentlich zeitraubend ist, intendirte. Es ist das eine Kriegslist, welche bei Gebäuden, die in weit von einander getrennten Gegenden errichtet werden sollen, vielleicht erlaubt sein, dürfte. Die Gruppierung war übrigens eine wesentlich verschiedene, wie denn überhaupt das Gebäude für Mettmann von bedeutend grösserem Umfange war.

Statt dieses gothischen Kalksteingebäudes wurde auf der Station Mettmann ein Ziegelrohbau zur Ausführung gebracht, dessen Material aus weiter Ferne herangeschleppt werden musste. Ich hoffe gelegentlich nachweisen zu können, dass letzterer weder in Bezug auf Schönheit, noch auf Kostenersparniss, noch in nationalökonomischer Hinsicht den Vorzug verdiente.

Das Project des Empfangsgebäudes „Neanderthal“, an dessen Stelle ebenfalls ein Ziegelrohbau aus weit hergeholtem Material zur Ausführung gebracht worden ist, während ich das aus den Einschnitten der Bahn gewonnene Kalksteinmaterial wenigstens zu der Hintermauerung verwendet wissen wollte (die schöneren Steine konnten aus den beiliegenden Brüchen bezogen werden), hatte einen etwas längeren Todeskampf zu bestehen. Zuerst wurde der Aussichtsthurm des auf einem Bergvorsprunge liegenden Gebäudes (das romantische Neanderthal bildet seit langen Jahren ein beliebtes, von den Düsseldorfern und Elberfeldern vielbesuchtes Ziel bei Sommerausflügen) in die Façade zurückgedrängt. (Man vergleiche den Grundriss Taf. VII. 9. mit der perspectivischen Ansicht Taf. IV. 11.) Darauf wurde bestimmt, dass an Stelle der grösseren, für die äusseren Ansichtsflächen in Aussicht genommenen, jedoch blos hammerrecht zu bearbeitenden Quadern jenes durchaus unregelmässige und unruhige Geschiebe zu treten habe, wie man es an den dortigen Scheunen und Ställen findet, was natürlich für die klassische Ruhe des Ganzen von nichts weniger als erfreulicher Wirkung sein musste.

Nachdem diese und manche andere Aenderungen nach dem Grundsatz „viele Köche verderben den Brei“ vorgenommen, auch sämtliche Detailzeichnungen fertig gestellt waren, wurde das Project den ausführenden Beamten übersandt. Diese scheinen jedoch weder für die rustificirte klassische Bauweise, noch für die Hebung der Marmorindustrie, noch endlich für den „grossen Unbekannten“ geschwärmt zu haben. Sie bekümmerten sich einfach um das ihnen zugesandte Project nicht, warfen es wahrscheinlich in irgend eine dunkle Ecke, kauften rothe und gelbe Ziegel, und zwar die letzteren in Nierstein im fernen Rheingau, liessen diese per Bahn und per Axe herantransportiren und bauten den oben erwähnten Ziegelrohbau. Auf welchen Gründen der Zweckmässigkeit oder Schönheit dieses gesammte summarische Verfahren basirte, ist mir bis heute nicht klar geworden. Vielleicht findet sich später Gelegenheit, eine vergleichende Untersuchung anzustellen. Bis dahin mag Vorstehendes als weitere Illustration zu jenem Artikel (I. Theil) dienen, über welchen wir das homerische Motto schrieben: „*Nicht ist es gut um die Herrschaft von Vielen, — nur Einer sei König!*“

Schliesslich bemerken wir noch, dass der Parterregrundriss Taf. VII. 9. das Spiegelbild des ursprünglichen bildet, nach welchem unsere Perspective, die leider einen zu kleinen Maassstab zeigt, gezeichnet worden ist. Es ergab sich nämlich mit Rücksicht auf die schönere Aussicht und den besseren Schutz der Hallenanlagen gegen die Nachmittagssonne als zweckmässig, letztere an die gegenüber liegende Seite zu verlegen. Die eventuelle Vergrösserung unseres Projectes war ebenfalls in der Weise in Aussicht genommen, dass der jetzige Güterraum später als Stationsbureau benutzt werden sollte.

Die Eintheilung der oberen Wohnungen meines Projectes, die übrigens auch nicht mehr die ursprüngliche ist (weshalb Aenderungen nöthig waren, ist mir auch hier unklar geblieben), ist aus den beiden oberen Grundrissen ersichtlich.

Witten (Taf. IV. 3. 4. 5. 6. 7., VII. 10.).

Das Empfangsgebäude „Witten“ ist ebenfalls ein architektonischer Bastard, gegen Darwin's Theorie gezüchtet auf dem Wege unfreier Zuchtwahl. Ich mache nur auf die Lage der Treppe zu den oberen Wohnungen aufmerksam, welche der Vergrösserung des Bureau's und der Anlage von Schaltern, welche gerade an dieser Stelle nothwendig werden können, im Wege steht. Das Grössenverhältniss des Vestibuls ist gleichfalls kein glückliches. (Vergl. die oben mitgetheilte Zusammenstellung.) Ich führe das Gebäude dem Leser nur vor, weil ich mich bemüht habe, der nicht sehr glücklichen Gruppierung des Ganzen durch lebendige Gliederung des Ziegelmauerwerkes und durch Ausbildung der Holzgiebel zu Hülfe zu kommen. Mein Vorschlag, eine noch weitere Belebung durch verschieden gefärbte Ziegel zu bewirken, wodurch die Baukosten nicht nur nicht gesteigert, sondern sogar noch um ein wenig reducirt worden wären (die zur Disposition stehenden rothen Ziegel waren eben die wohlfeileren), wurde zurückgewiesen. Der „grosse Unbekannte“ schien das Bunte nicht zu lieben. Vielleicht waren ihm auch die geistreichen Ausdrücke wie „*Kattun-* und „*Zebrastyl*“, geläufig, wie sie bezüglich derjenigen Bauten, welche verschieden gefärbtes

Material zeigen, allgemein in Mode sind. — Die *bequemste* und von der Menge am beifälligsten aufgenommene Kunstkritik besonders in architektonischen Dingen besteht ja heutzutage vielfach in blossen mehr oder minder schlechten Witzen. — Der Leser muss sich daher das vorliegende Bauwerk der Hauptsache nach aus allerdings sehr schönen hellgelben Ziegeln hergestellt, alle Musterungen aus dunklen Steinen (Taf. IV. 5. u. 6.) dagegen als nicht vorhanden denken. Nur der Sockel und einige verzierende Streifen an den Schornsteinen sind aus rothen Steinen hergestellt.

Ahrweiler (Taf. VII. 6. 7.).

Wir haben es oben als die erste und wichtigste Aufgabe des architektonischen Schaffens bezeichnet, die *Einzelzwecke* des baulichen Organismus so viel als nur immer möglich im Aeussern und Innern zum *prägnanten* Ausdrucke zu bringen. Je besser dieses im Aeussern gelingt, um so vollendeter ist die Gruppierung und um so höher die ästhetische Wirkung des Bauwerkes. Wir bemerkten ferner, dass der organisch durchgebildete Bau *auch im einfachsten Gewande* des distinguirten Charakters nicht entbehren würde, eben weil dieser in dem geistig durchdachten Organismus klar zu Tage trete.

Als den äussersten Gegensatz zu vorstehender Anschauung bezeichneten wir jene Richtung, welche nicht nur darauf ausgeht, alle Räume desselben Bauwerkes in den denkbar einfachsten Grundriss und das hieraus sich ergebende Parallelepipedon zu zwängen, sondern auch diese einfachste Schablone bei möglichst vielen Bauten verwendet wissen will, weil das so ungeheuer bequem ist. Inmitten dieser Parallelepipedonianer und Antiparallelepipedonianer stehen die Semiparallelepipedonianer. Diese fürchten sich, die letzten Consequenzen aus dem oben genannten Grundsatz zu ziehen und klammern sich daher an möglichst einfache Hauptmassen, suchen aber, weil sie das mehr oder minder Monotone derselben herausfühlen, durch kleine oder vielmehr kleinliche Vorlagen und Ausbauten der ästhetischen Wirkung nachzuhelfen. Natürlich behalten hierbei die Hauptmassen ihre dominirende Stellung in der Wirkung des Ganzen bei. Die Werke erscheinen schwerfällig und trotz aller kleinen Anhängsel und Ausbauten zu wenig gegliedert. Dieses ist auch bei dem Stationsgebäude „Ahrweiler“ der Fall, welches trotz der versuchten aber nicht durchgreifenden Gruppierung im grossen Ganzen doch nur aus zwei selbständigen, nicht aber organisch verbundenen Bautheilen besteht. Vor allem bringt das riesige Dach des Haupttheiles das ursprüngliche Parallelepipedon so sehr zur Geltung, dass die, ich möchte sagen krampfhaft versuchte Gruppierung fast ganz vernichtet erscheint.

Da diese semiparallelepipedonianische Form bei der Rheinischen Bahn während einer gewissen Periode für mustergültig galt, habe auch ich mich derselben in dem Empfangsgebäude „Montabaur“ (siehe unten) anbequemen müssen, wobei ich es natürlich ebenfalls nicht an Vertuschungs- und Belebnungsversuchen der grossen Massen habe fehlen lassen. Die schwerfällige Masse des Hauptdaches suchte ich hierbei in erster Reihe durch Abwalmung zu brechen. (Taf. III. 2.)

Montabaur (Taf. III. 2. 9., VIII. 3.). Grenzhausen (Taf. II. 5. 6., VIII. 4.).

Nentershausen (Taf. I. 7., III. 8., VIII. 8.).

Diese Projecte sind für die noch nicht in Angriff genommene Westerwaldbahn angefertigt. Als Hauptmaterial wurde die in den dortigen Gegenden fast durchgängig zur Verwendung kommende Grauwacke in Aussicht genommen, und zwar in ihrer gewöhnlichen Verwendungsweise als unregelmässiges Geschiebe. Zu den Fenster- und Thürgewänden, Sohlbänken, Treppenstufen etc. sollen die ebenfalls in der dortigen Gegend, die von vulkanischen Strichen durchsetzt ist, gefundenen Trachyte und Basalte verwendet werden. Auch die Verwendung dieser Steine in der angegebenen Weise ist dort eine allgemein gebräuchliche, weil Bänke von solcher Grauwacke, welche sich zu grossen Werkstücken bearbeiten lässt, nur selten gefunden werden.

Die vorliegenden Projecte repräsentiren bezüglich ihrer Grösse sämmtliche Zwischenstationen der

genannten Bahn mit Ausnahme der Haltestellen, welche etwa wie „Plaidt“ und „Kruft“, also mit angebautem Güterraum, auszuführen sein würden.*)

Dass die Anfertigung auch dieser Projecte keine unbeeinflusste war, habe ich schon im vorhergehenden Abschnitte angedeutet. Im anderen Falle würde ich die so wichtige Rücksicht auf die eventuelle spätere Vergrösserung keineswegs ausser Acht gelassen, auch den Mittelbau bei „Montabaur“ anders gestaltet haben.

Die Einrichtung der Beamtenwohnungen ist aus den beiliegenden Grundrissen der oberen Etagen (Taf. VIII. 3. 4. 8.) ersichtlich.

Bodendorf (Taf. VI. 4. 5. 6.).

Das Empfangsgebäude der Haltestelle Bodendorf (Classe B) laborirt ebenfalls an dem vorgenannten Fehler, nämlich, dass es bei eintretendem Bedürfniss nur auf verzwicktem Wege vergrössert werden kann. Und doch dürfte es nur wenige, oder vielleicht gar keine Haltestellen geben, von denen mit einiger Wahrscheinlichkeit vorausgesagt werden könnte, dass sie sich schwerlich jemals zu einer kleinen Station emporarbeiten würden. Das Gegentheil ist fast überall und zwar meist schon für die nächste Zukunft in Aussicht zu nehmen.

„Bodendorf“ ist, während ich dieses schreibe, in der Ausführung begriffen, ebenso das oben besprochene „Ahrweiler“. Vermuthlich wird die unterdessen in Wirksamkeit getretene staatliche Verwaltung noch einige Aenderungen mit diesen Bauten vornehmen, wesshalb ich für ihre genaue Ausführung nach den vorliegenden Projecten nicht garantiren kann.

Bonn (Taf. II. 2. 3.).

Das jetzige Empfangsgebäude „Bonn“ ist eines jener hässlichen und unzweckmässigen, im Aeussern geputzten Schablonenbauten, wie wir sie oben des Näheren gewürdigt haben. Dasselbe erweist sich schon seit Jahren dem gesteigerten Verkehr gegenüber als viel zu klein, und da es sich, wie die meisten älteren Bauten, nicht gut erweitern lässt, was übrigens gerade in diesem Falle nicht sehr zu bedauern ist, so wurde die Errichtung eines Neubaus schon längst in Aussicht genommen.

Als ich mit der Anfertigung einer Projectskizze beauftragt wurde, lagen bereits fünfundzwanzig theils in kleinerem Maassstabe gehaltene, theils mehr oder minder durchgearbeitete Projecte vor, die alle im Schoosse der Mappen zu modern verurtheilt waren. Dass mein mit Nr. 26 zu bezeichnendes Project unter dem dominirenden Einflusse des „grossen Unbekannten“ niemals zur Ausführung gelangen würde, war mir von Anfang an klar. Das hinderte mich jedoch nicht, den Grundriss nach bester Ueberzeugung und den von mir als richtig erkannten Grundsätzen zu disponiren. Derselbe unterscheidet sich von seinen fünfundzwanzig Mappen-Brüdern in erster Reihe dadurch, dass der Verkehr der Reisenden innerhalb der Circulationsräume, so viel dieses überhaupt möglich war, in *eine* Hauptrichtung concentrirt wurde. Dieses hatte sowohl die Anordnung der einen der beiden Tunnelmündungen inmitten des Vestibuls, als auch das Aufgeben der symmetrischen Anordnung des Ganzen, wie sie bei den meisten übrigen Projecten festgehalten war, zur Voraussetzung**).

Da bei diesem Projecte diejenigen Principien, die ich für die praktische Einrichtung der Empfangsgebäude für Zwischenstationen für die wichtigsten halte, am consequentesten durchgeführt sind, dürfte eine Recapitulation derselben gerade an dieser Stelle dem Leser erwünscht sein:

1) Concentration des gesammten Verkehrs innerhalb der *Circulationsräume* in *eine Hauptrichtung* zur möglichsten Vermeidung der Collisionen.

*) „Haltestellen“ nennen wir die drei untersten Classen (A, B u. C) der Empfangsgebäude (cfr. „Classification der Empfangsgebäude“).

**) Der zweite Tunnelleingang ist fehlerhaft angeordnet. Derselbe musste nicht hinter, sondern vor dem Damensalon, und zwar so angeordnet werden, dass er von allen Warteräumen aus leicht zu erreichen war.

2) Concentration der *Diensträume* rings um das Vestibul in der Reihenfolge ihrer Benutzung durch das Publicum.

3) Concentration der *Warteräume*, so weit es ihre lang gestreckte Lage erlaubt, um den Buffetraum, um die Bedienung des Publicums zu einer einheitlichen und leicht zu überwachenden zu machen und die *Wirthschaftsräume* auf ein Minimum einzuschränken.

NB. Die Vortheile ad. 1, ad. 2 und ad. 3, sowie die sehr zweckmässige Beleuchtung der Diensträume von drei Seiten gehen, wie bereits oben betont wurde, fast ganz verloren, wenn die *Warteräume* getrennt an beiden Seiten der *Diensträume* angeordnet werden.

4) Beschränkung der *Wartesäle* auf das für den geringeren Winterverkehr erforderliche Maass, um an Bau- und Unterhaltungskosten zu sparen und ihre eventuelle Ueberbauung durch Wohnungen zu ermöglichen.

5) Anlage von *Wartehallen* für das grössere Bedürfniss und die grössere Annehmlichkeit des Sommerverkehrs.

6) Beschränkung der *Perronhallen*, die lediglich als Regenschirme der Ein- und Aussteigenden zu dienen haben, auf ihr richtiges Maass.

7) Vermeidung sämtlicher Oberlichter in den Hallen, welche kostspielig herzustellen, noch kostspieliger zu unterhalten sind und doch ihren Zweck sehr schlecht erfüllen.

8) Statt dessen Anlage von *Lichthöfen* zwischen der Perronhalle und dem Empfangsgebäude, welche, mit Rasenflächen oder Blumenbeeten versehen, für die gute Beleuchtung der Räume, die Annehmlichkeit der Reisenden und die bessere architektonische Wirkung des Gebäudes vom Perron aus nahezu unentbehrlich sind.)*

9) Sicherung der Warte-, Dienst- und Circulationsräume gegen Zugwind auf die denkbar einfachste Weise. (Gewöhnlich genügt ein Windfang vor dem Haupteingange.)

10) Erweiterungsfähigkeit des Empfangsgebäudes, welches bei eintretendem Bedürfnisse in möglichst einfacher Weise bedeutende Vergrösserungen gestatten muss.

11) Richtige Bemessung der Dienst- und Circulationsräume, deren Gesamtgrössen in bestimmtem Verhältnisse zu der die Frequenz repräsentirenden Gesamtgrösse der Warteräume stehen müssen.

12) Möglichste Ausnutzung des Empfangsgebäudes zu Dienstwohnungen, soweit dieses die nicht zu grossen Dimensionen der Räume des Erdgeschosses zweckmässig erscheinen lassen, um den Bau besonderer Beamtenhäuser zu ersparen.

13) Anordnung der zu den Beamtenwohnungen führenden Treppenhäuser in der Art, dass die Trennung der Wohnungen eine möglichst vollkommene wird.

14) Zugänglichkeit dieser Treppenhäuser direct vom Vorplatze aus, um Collisionen der Reisenden mit den Mitgliedern der Beamtenfamilien zu verhüten.

Die vorstehenden Grundsätze berücksichtigen in erster Reihe das Bedürfniss der Abreisenden. Bezüglich der Ankommenden ist angenommen, dass sie den Perron nicht durch das Empfangsgebäude hindurch verlassen, sondern ihren Ausgang ausserhalb desselben finden. Am besten dürfte letzterer an dem, dem Vestibul entgegengesetzten Ende des Stationsgebäudes angebracht werden, sowohl um die Collisionen der Ankommenden und Abreisenden auf dem Perron möglichst zu vermeiden, als auch um die auf dem Vorplatze an- und abfahrenden Wagen gehörig auseinanderzuhalten.

Ist jedoch die Station eine so bedeutende, dass sich das Gepäck der Ankommenden massenhaft häuft und eine geordnete Ausgabe desselben nöthig wird, so ist ein besonderer Raum für die *Gepäckausgabe* erforderlich. Dieser dürfte, um das gesammte Gepäckwesen einheitlich zu regeln, am besten mit der *Gepäckannahme* in der Weise vereinigt werden, dass die Abreisenden ihr Gepäck im Vestibul abgeben, die Ankommenden dagegen an der entgegengesetzten Seite desselben Gepäckraumes, woselbst also der Hauptaussgang vom Bahnhofe vorbeiführen muss, ihr Gepäck in Empfang nehmen. Hierdurch wird der Fehler vermieden, und dieser würde z. B. bei dem neu zu erbauenden Centralbahnhofe zu Cöln ein sehr grosser sein, dass die Ankommenden innerhalb des Vestibuls, das sie als Ausgang benutzen müssen (cfr. „Hannover“), mit den Abreisenden collidiren. Ein nach diesen Grundsätzen angefertigtes Project für den vorgenannten Neubau

*) Ob die von uns proponirten Gärtchen, deren Breite vielleicht auf 4—5 m. zu setzen wäre, bei Zwischenstationen schon irgendwo zur Ausführung gekommen sind, ist uns nicht bekannt. Dagegen ersehen wir aus dem „Handbuch für specielle Eisenbahntechnik“ von Edmund Heusinger von Waldegg, dass derartige Gartenanlagen, und scheinbar zu ganz ähnlichen Zwecken, auf dem Westbahnhof in Wien (Kopfstation) ausgeführt worden sind.

(Cöln weist, so viel mir bekannt, unter allen deutschen Bahnhöfen die grösste Personenfrequenz auf) werde ich bei der Erweiterung gegenwärtiger Abhandlung vorlegen können. Dasselbe ist trotz seiner vielen Zwischenperrons, seiner Tunnels und seines Kaiserpavillons im grossen Ganzen als Empfangsgebäude für *Zwischenstationen* behandelt und hätte ganz gut als höchste Nummer unserer „Classification“ eingefügt werden können.

Kehren wir nach dieser Recapitulation zum Bahnhofe „Bonn“ zurück. Die Aufrisskizze des vorliegenden Projectes soll nur die Gruppierung der Massen in allgemeinen Zügen andeuten. Das Ganze ist als Ziegelrohbau gedacht. Nimmt man für den an sich schon ziemlich reich gruppierten Bau eine lebendige Gliederung der Mauermassen, eine entsprechende Prononcirung der wichtigeren Theile und ausserdem die Verwendung verschiedenartig gefärbter Ziegel in Aussicht, so dürfte nicht zu bezweifeln sein, dass die vorliegende Skizze zu einem sehr wirkungsvollen Bau durchgearbeitet werden kann, welcher der Stadt Bonn durchaus nicht unwürdig ist. Wir verweisen auf die nachträglich angefertigte Zeichnung am Ende des Textes, welche die Skizze schon etwas weiter ausführt. Die hier dargestellte, vom Treppenthurme ausgehende offene Gallerie macht die Treppe im Erdgeschoss des Kopfbau's überflüssig. Sie entzieht allerdings auch dem dahinter liegenden Wartesaale einen Theil der Beleuchtung. Dieses wird jedoch durch die entsprechend höher zu führenden Fenster an der gegenüberliegenden Seite redressirt.

Als Ziegelrohbau würde „Bonn“ vor seinen verstorbenen fünfundzwanzig Brüdern, die, wenn ich mich recht erinnere, fast alle mit kostbaren Colonnaden, Frontons und sonstigem klassischen Zubehör decorirt sind, den Vorzug weit grösserer Wohlfeilheit haben, ein Umstand, auf den in neuester Zeit unzweifelhaft Rücksicht zu nehmen ist*).

Beamtenwohnhaus (Taf. II. 8. 9., VIII. 6.).

Dieses Gebäude ist für die Eifelbahn, deren schöne Empfangsgebäude wir in den Vordergrund unserer Betrachtungen gestellt haben, projectirt worden. Ob es dort zur Ausführung gekommen ist, weiss ich nicht, bezweifle es aber, da mir von der früher erwähnten Bereisung dieser Strecke nur solche Beamtenwohnhäuser in Erinnerung geblieben sind, welche für eine grössere Anzahl von Familien eingerichtet waren, auch bezüglich ihrer architektonischen Wirkung vorliegendes Project nicht erreichten.

Unzweifelhaft hat die Methode, möglichst viele Familien unter möglichster Trennung der Wohnungen in *einem* Gebäude unterzubringen, vielfache Ersparnisse in Bau- und Unterhaltungskosten im Gefolge und hat eben deshalb jene zahlreichen Arbeiterkasernen in's Dasein gerufen, deren architektonische Dürftigkeit schon auf die Dürftigkeit der Bewohner schliessen lässt. Dieser praktischen Ausnutzungsmethode steht jene ideale Anschauung gegenüber, welche verlangt, dass jedem Unterbeamten und Arbeiter ein eigenes Häuschen und Gärtchen zugetheilt werde, und dass jedes dieser Häuschen sein eigenartiges architektonisches Gepräge zeige. Der letzteren Anschauung steht das vorliegende Project am nächsten, und haben wir dasselbe gleichsam als Vorbote einer besseren Zukunft, in welcher zugleich jeder Arbeiter, um mit Henri IV. zu sprechen, Sonntags sein Huhn im Topfe hat, unserer Sammlung einverleiben zu sollen geglaubt.

*) In einer der letzten Kammerverhandlungen bemerkte der Abgeordnete Dr. Reichensperger (Cöln) Folgendes: „Bis jetzt ist es nur zu oft vorgekommen, dass die Baumeister mehr für sich Monumente bauten, als für die Sache, welcher das Monument dienen sollte. (Sehr gut.) Dadurch ist eine bedeutende Kostspieligkeit herbeigeführt worden . . . (folgen einige Beispiele). So etwas spielt also im Staate nicht bloss, sondern auch in der Gemeinde. *Diesem Unfuge — so darf ich die Vergeudung der öffentlichen Gelder wohl nennen — muss mit Energie entgegengetreten werden.*“ Auch der Abgeordnete Berger sprach sehr despectirlich von den „kostbaren Postpalästen“ des Herrn Stephan, von denen viele „ein Hohn auf das Daniederliegen von Handel und Industrie sind.“ Da nun aber nicht nur *billig*, sondern auch *schön* gebaut werden soll, so wird man für die grösseren Bauten nothwendiger Weise zum *reinen Ziegelrohbau* greifen müssen, welcher mit mässiger Verwendung von Formsteinen und Terracotten die Schönheit in der möglichsten Durchführung des baulichen Organismus sucht.

Neuss (Taf. VII. 1. 2. 3.).

Wir dürfen die Reihe der Hochbauten, welche die Rheinische Bahn innerhalb des letzten Decenniums ihres Bestehens als Privatgesellschaft ausgeführt hat, nicht schliessen, ohne des bedeutendsten Bauwerkes dieser Epoche zu gedenken.

Das Empfangsgebäude „Neuss“, dessen reiche Architektur bei der jetzigen sparsamen Zeitrichtung nicht so bald Nachahmung finden dürfte*), bietet des Interessanten im Innern und Aeussern so Vieles, dass eine specielle Behandlung desselben, besonders aber eine Vorführung des eben so originell wie reich decorirten Wartesaales I. II. Classe gerechtfertigt erscheinen würde. Hierzu würde sich irgend eine der grösseren Fachzeitungen am besten eignen. Wir selbst müssen uns bei der cursorischen Behandlung, wie sie unser Potpourri verlangt, mit einigen kritischen Andeutungen bezüglich der beiliegenden Zeichnungen begnügen.

Hier fällt nun, und dieses geschieht in der Wirklichkeit noch mehr wie auf der Zeichnung, der Mangel eines Unterbaues auf, der das Gebäude emporheben und dem Beschauer würdiger präsentiren würde, der aber wegen der Lage desselben auf einem Inselperron nicht ausgeführt worden ist. Dieser Mangel wird durch das Vorhandensein der bis unter die Fenster reichenden Brüstungsmauer, die man allenfalls als Sockel auffassen könnte, nicht gehoben. Tritt man vor die Hauptfaçade, (Taf. VII. 1.) so vermisst man unwillkürlich Graben und Zugbrücke, welche den nöthigen Unterbau schaffen und den schlossartigen Eindruck des Bauwerkes vervollständigen würden. Ich lasse übrigens dahingestellt, ob das Emporheben des Gebäudes um vier bis fünf Stufen, welche an den Seiteneingängen durch schiefe Ebenen zu ersetzen waren, und Raum hierzu war in Ueberfluss vorhanden, die Benutzung desselben in nennenswerther Weise erschwert haben würde. Für die bedeutendere Wirkung des Ganzen würde es jedenfalls von grossem Nutzen und für die bequeme Beleuchtung des Souterrains wünschenswerth gewesen sein.

Der Hauptbau an der Kopfseite repräsentirt auch in der Seitenansicht ein selbstständiges Gebäude für sich, welches in seiner Wirkung keineswegs beeinträchtigt erscheinen würde, wenn auch alles Uebrige fehlte. Seine Verbindung mit dem niedrigen Zwischenbau, und hierzu trägt besonders das flache Dach des letzteren bei, ist eine zu lose, als dass der Eindruck eines *einheitlichen* und *organisch gegliederten* Bauwerkes erreicht werden könnte, wie ihn z. B. die Seitenansichten der Kirchen und einzelne der oben besprochenen Empfangsgebäude bieten. In ähnlichem Contraste steht der Zwischenbau mit der Endgruppe des Empfangs-Gebäudes. Daher kommt es, dass das Ensemble der Seitenansicht vorwiegend den Eindruck eines Conglomerates von einzelnen selbstständigen, wenn auch recht hübschen Gebäuden hervorruft.

Leider ist es uns nicht möglich gewesen, auch ein Beispiel der Empfangsgebäude der Kreis-Gladbacher Bahnen vorzuführen, welche ebenfalls dem Erbauer des vorbesprochenen Bauwerkes ihren Ursprung verdanken. Es sind das Rohbauten aus verschieden gefärbten Ziegeln, welche durch die überaus kühne Durchführung ihrer architektonischen Gliederung und Gruppierung einen so frappanten Eindruck machen, dass sie den Laien geradezu in Schrecken setzen, während sie auf den Architekten, der da überall in Stadt und Land durch den Wüstensand der plattesten architektonischen Alltäglichkeit zu waten gezwungen ist, wie ein Trunk aus frischer Quelle wirken. Bei der Erweiterung des gegenwärtigen Werkes hoffen wir ein Beispiel dieser originellen Schöpfungen nachliefern zu können. Wir werden einen auf einem Inselbahnhofe liegenden Bau wählen, welchen wir dann zugleich mit dem Empfangsgebäude „Neuss“ und anderen verwandten Bauten, wie wir das bereits früher in Aussicht gestellt haben, auch in Bezug auf seinen Organismus untersuchen werden.

*) Eine Ausnahme dürfte der demnächst auszuführende neue Centralbahnhof zu Cöln machen, der zu Füssen eines der herrlichsten Bauwerke der Welt gelegen, zwar mit letzterem in Bezug auf architektonische Wirkung unmöglich concurriren kann, aber auch desselben meines Erachtens nicht ganz unwürdig erscheinen darf.

Schluss.

Der Erbauer der zuletzt besprochenen Bauwerke hat den Fries des Wartesaales I. und II. Classe mit folgendem, bereits oben citirten Verse geschmückt:

„Wer will bauen an Strassen und Gassen,
Die Herren der Stadt muss reden lassen;
Wer an die Eisenbahn Häuser stellt,
Muss reden lassen die ganze Welt!“

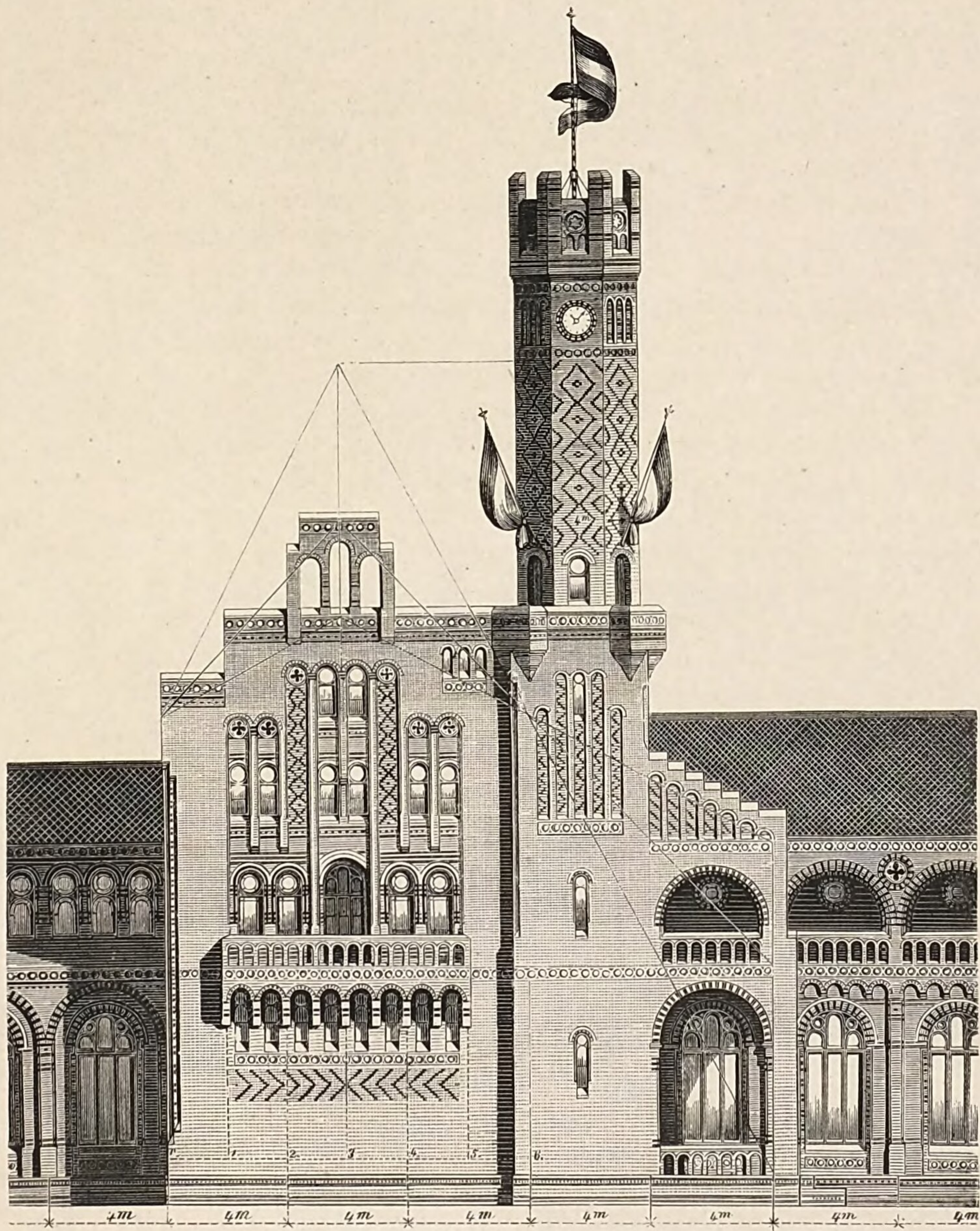
Von der hier in Reimen constatirten universalen Redefreiheit bezüglich der Eisenbahnhochbauten glauben auch wir ziemlich reichlich Gebrauch gemacht zu haben. Sollten hierbei die eigenen Bauten vielleicht besser weggekommen sein, wie die Fremder, so bitten wir den freundlichen Leser, dieses lediglich der cursorischen Behandlung des Ganzen, wie sie die grosse Ausdehnung des Stoffes nöthig machte, nicht aber einer höchst unmotivirten Zärtlichkeit gegen die eigene Person zuschreiben, zugleich aber auch das Fehlende unter Assistenz des „grossen Unbekannten“ nachholen zu wollen.

Im Uebrigen geben wir uns der Hoffnung hin, dass auch der allgemeinere Zweck gegenwärtiger Abhandlung nicht verfehlt sein wird, und dieser besteht darin, unter den Architekten die Ueberzeugung nicht etwa wachzurufen, denn die besteht schon längst, sondern zu stärken, *dass auf dem grossen Gebiete des Eisenbahn-Hochbauwesens eine „Reformation an Haupt und Gliedern“ dringend geboten ist.*

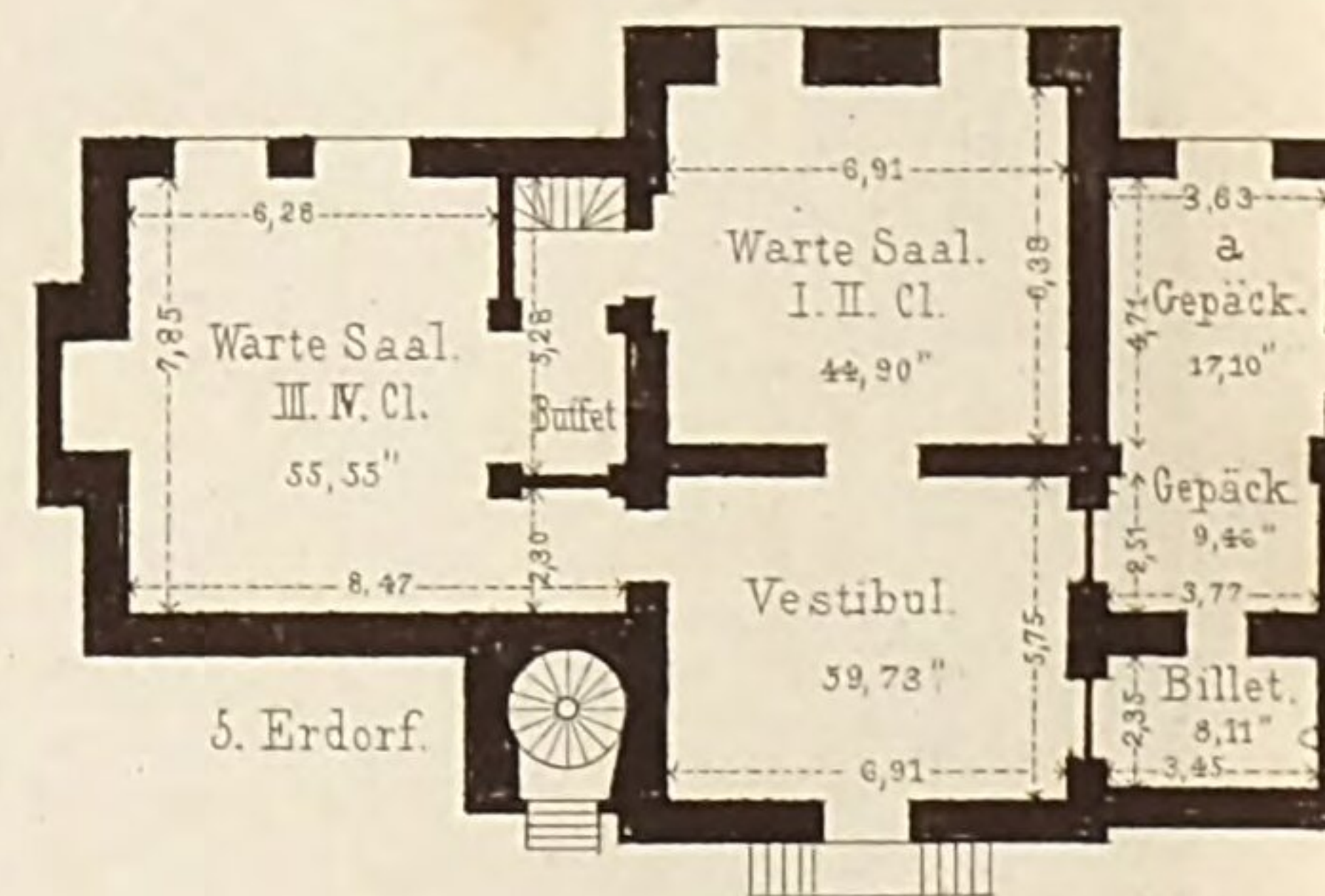
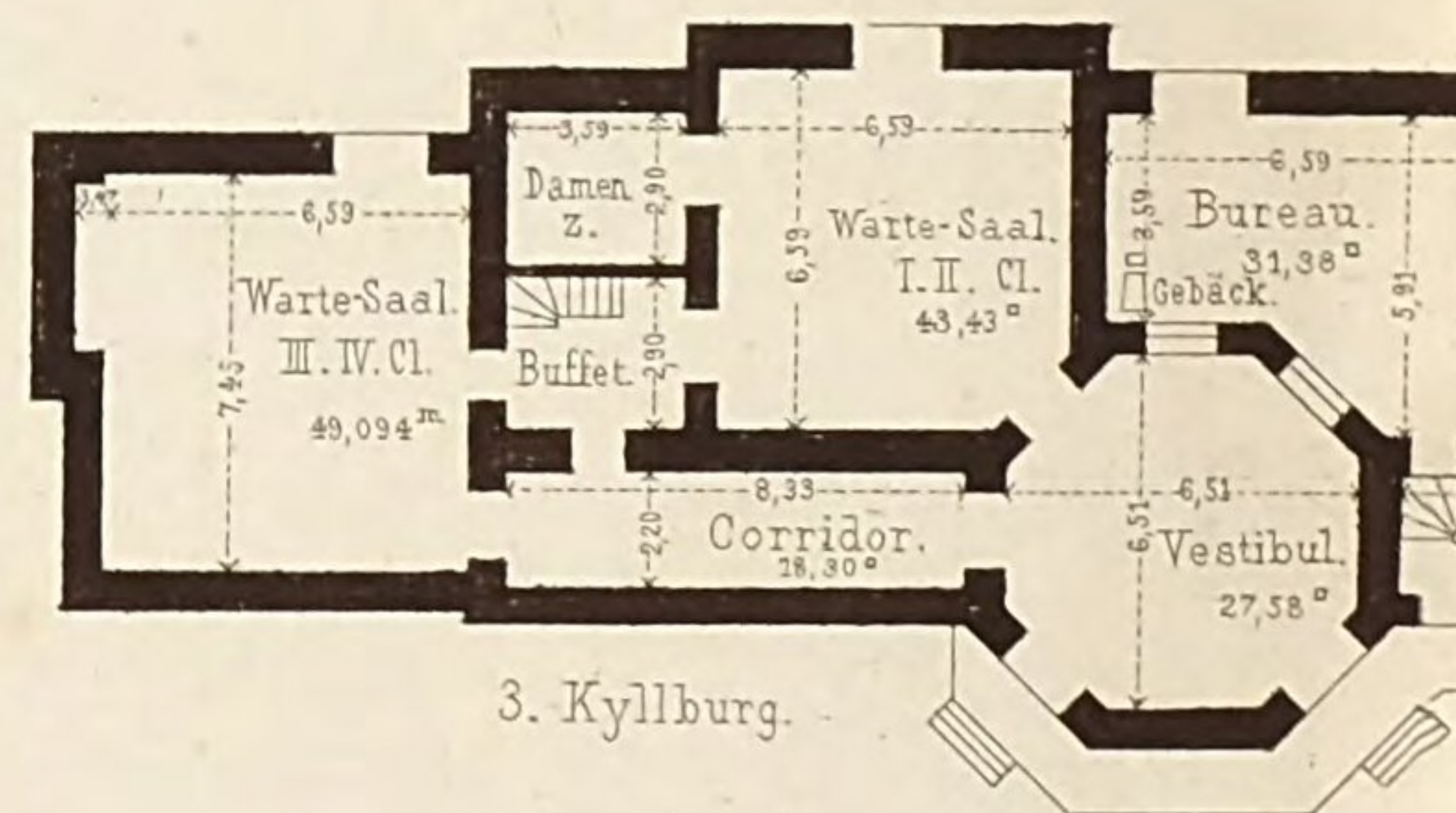
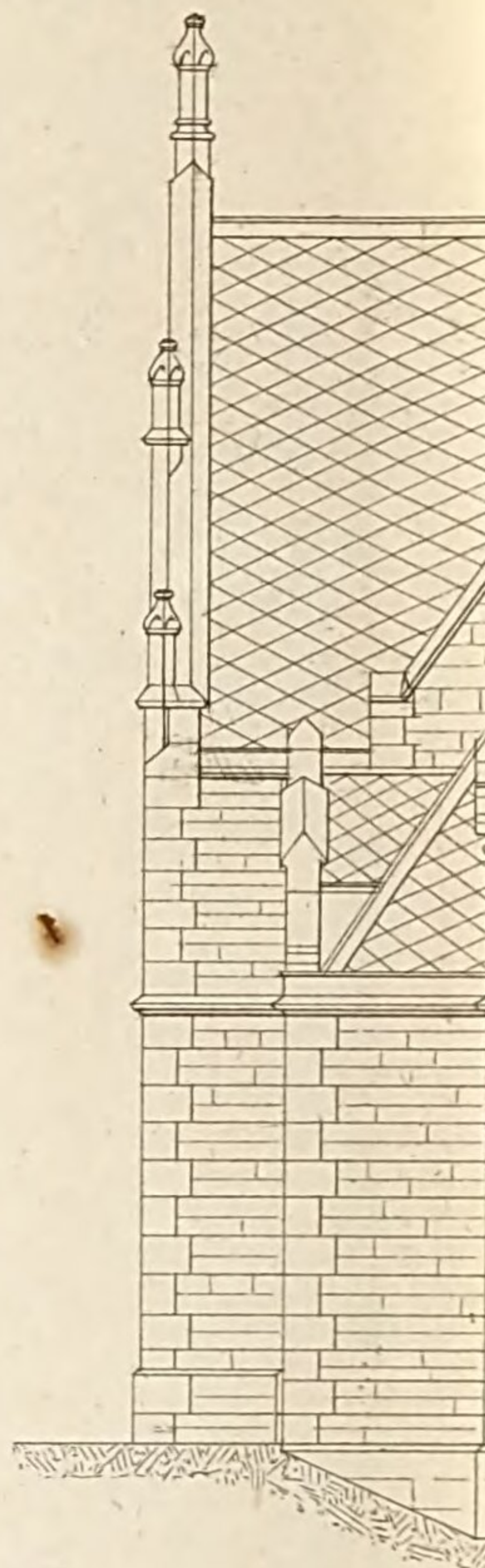
Und worin besteht diese Reformation? — Allein in der richtigen Arbeitstheilung. Man überlasse den *Ingenieuren* das Ingenieurwesen, den *Baukünstlern* aber, und zwar solchen, wie wir sie oben charakterisirt haben, nicht den „*Mädchen für Alles*“, übertrage man das Hochbauwesen der Eisenbahnen, indem man sie von der bisherigen Vormundschaft der Ingenieure emancipirt. Man *coordinire* beide, denn Niemand wird bezweifeln, dass die Aufgaben des Architekten bezüglich ihrer Zahl, ihrer Schwierigkeit und Wichtigkeit den Arbeiten des Ingenieurs in keiner Weise nachstehen, dass sie aber bezüglich ihrer Bedeutung für die vaterländische Kunst letztere unendlich überragen.

Alles, was die Grenzgebiete beider gleichwerthiger Factoren Gemeinschaftliches aufweisen, und dessen gibt es allerdings ziemlich Vieles, werde auf collegialischem Wege erledigt, nicht aber durch die einseitige Anordnung solcher, denen das tiefere Verständniss der Architektur abgeht und wegen ihres Bildungsganges abgehen muss. Natürlich wäre die Arbeitstheilung durch alle Instanzen durchzuführen. Dieses wird allerdings vorab noch mit vielen Schwierigkeiten verbunden sein, denn da die Trennung des Ingenieurwesens von der Architektur erst aus jüngster Zeit datirt, wird es vielleicht noch Jahre lang an den geeigneten Persönlichkeiten fehlen.

Schliesslich bitte ich noch, meine Bemerkungen über die „*Mädchen für Alles*“ nicht etwa einer besonderen Antipathie gegen diesen jungfräulichen Stand zuschreiben zu wollen. Der Schreiber dieser Zeilen hat seine vorbereitende Praxis, wie gewiss mancher andere Leidensgefährte, nachdem er vergeblich mit lüsternen Augen den Kölner Dom und andere Prachtbauten umkreist hat, fast ausnahmslos im Chausseebau, bei Stromvermessungen, Eisenbahnnivellements, Unterführungsbauten etc. durchmachen müssen. Es steckt in ihm selbst also noch ein gut Stück „*Mädchen für Alles*“ und er ist daher weit entfernt, nach seinen Mitmädchen mit Steinen zu werfen. Nur diejenigen nimmt er aus, die sich gerade als „*Mädchen für Alles*“ aufspielen und nach allen Seiten hin coquettiren. Das sind nicht jene „*stillen Wasser*“, die tief gründen“, sondern Repräsentanten des „*multa, non multum!*“ denen es niemals gelingen würde, die Eisenbahn-Hochbauten der Heiterkeit des Abgeordnetenhauses und dem Spotte der Zeitgenossen zu entreissen.

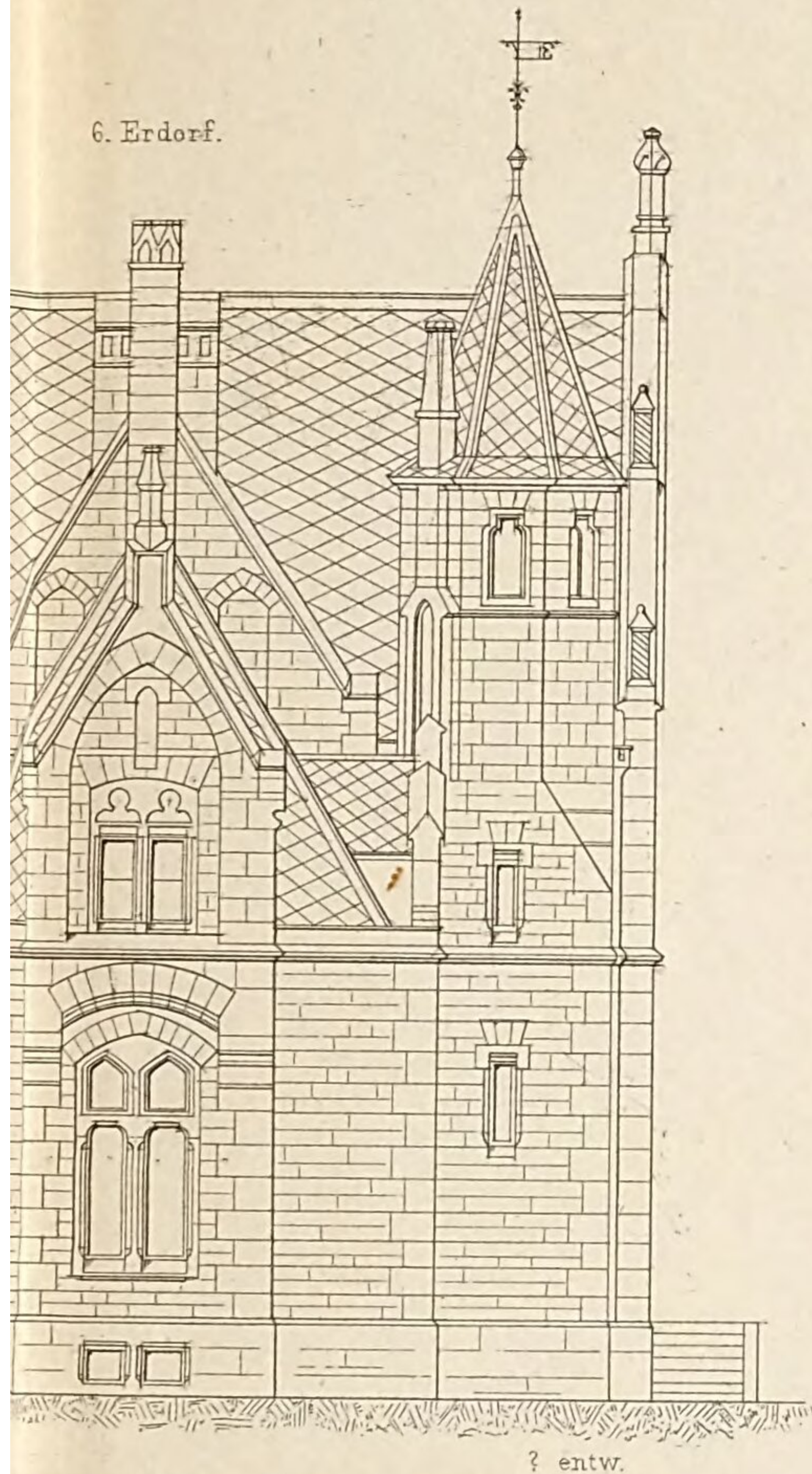


Druck: Emil Stephan, Plagwitz-Leipzig.



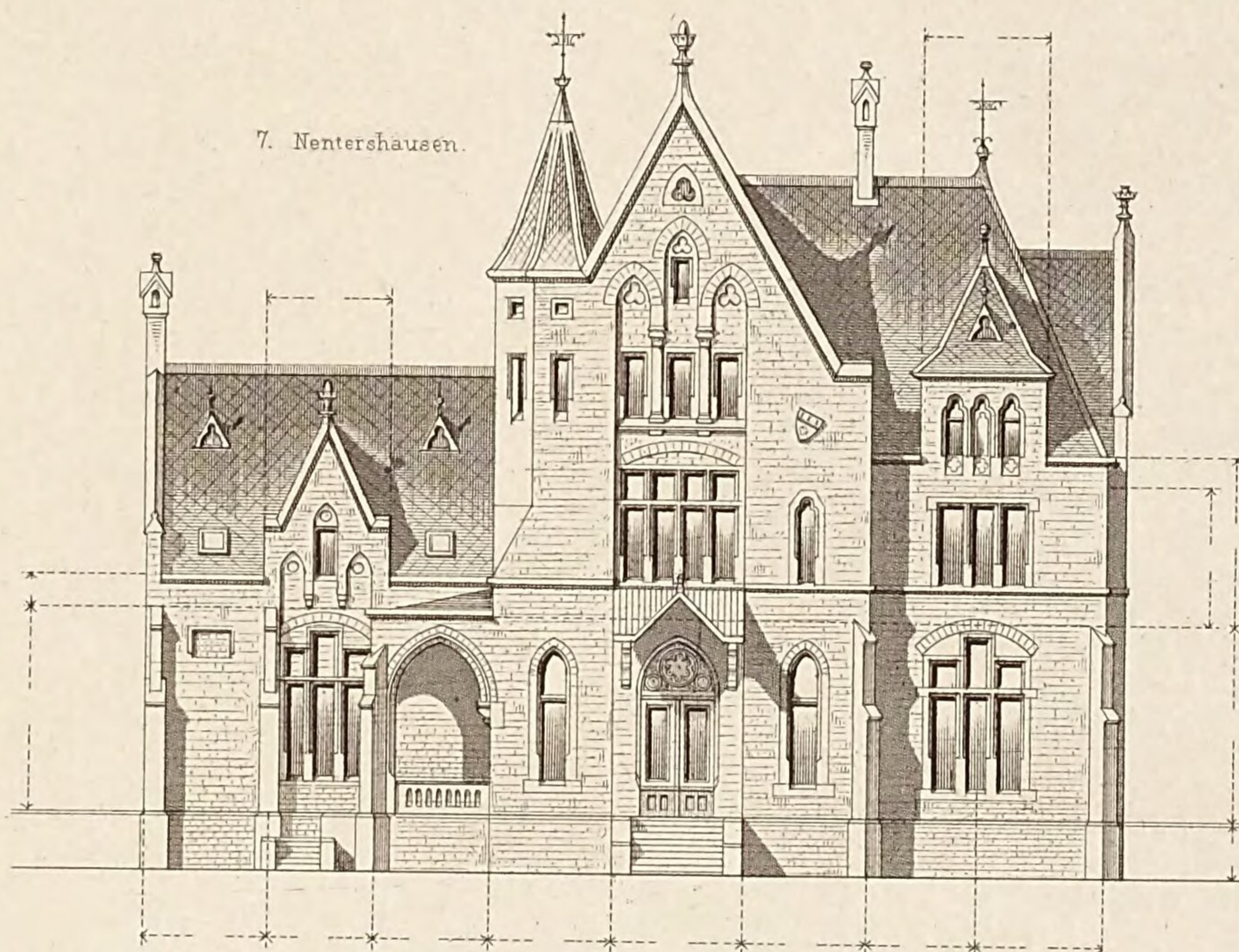
Arch. Fritz König entw.

6. Erdorf.

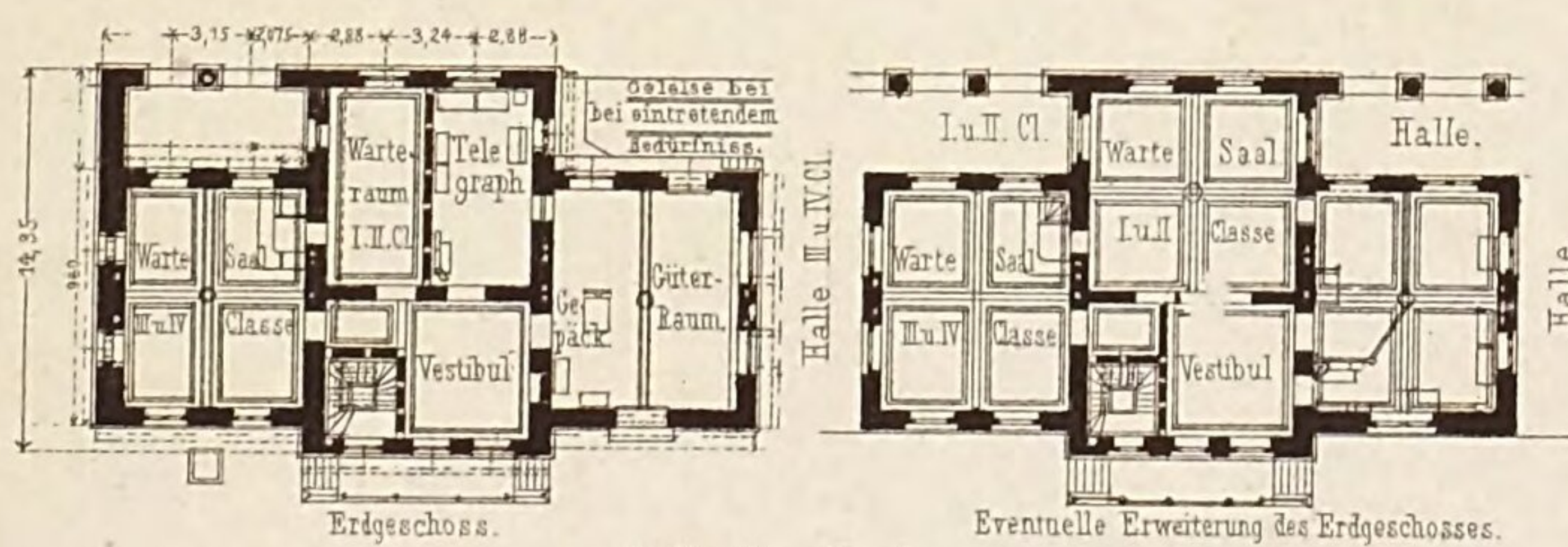
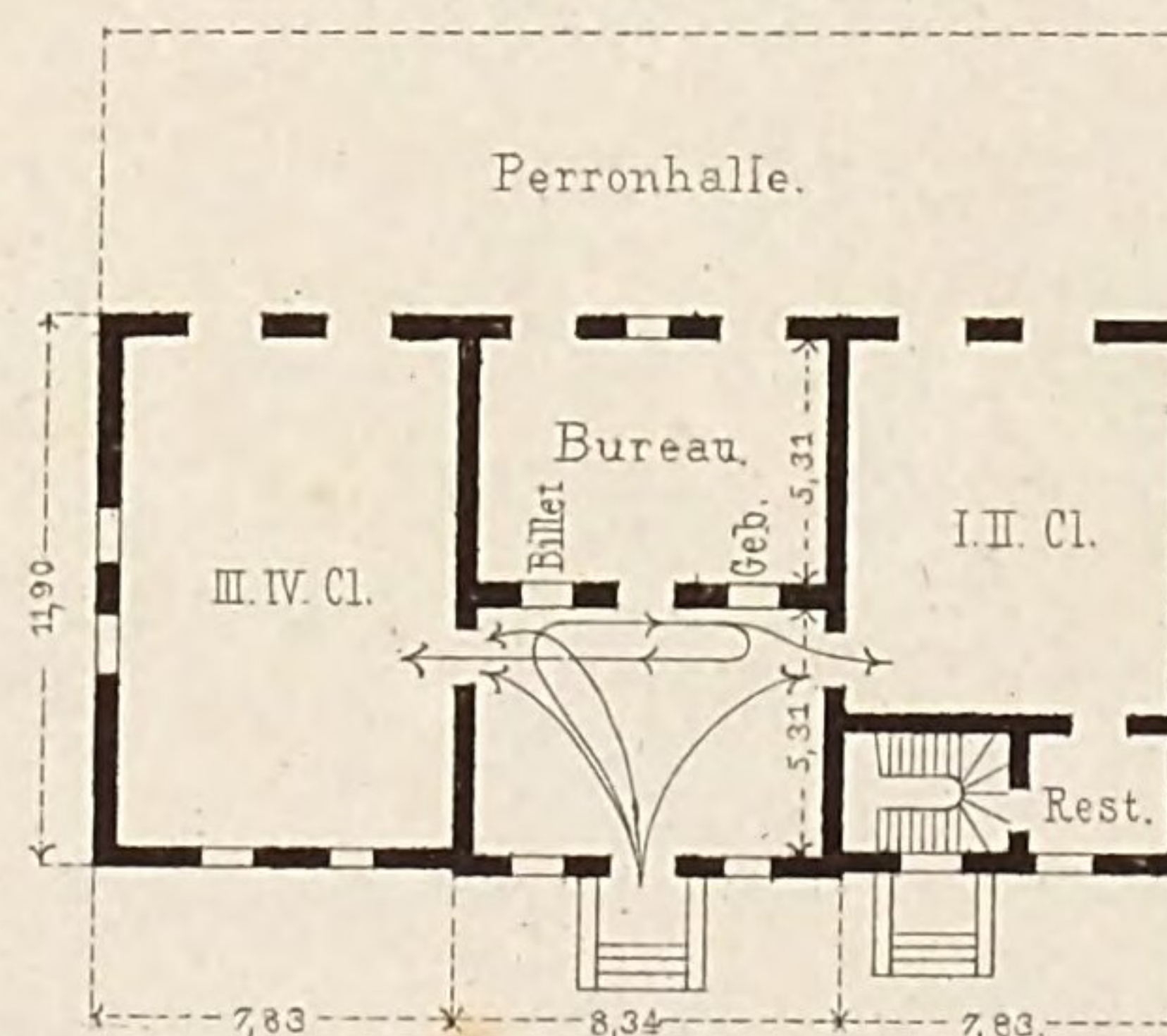


? entw.

7. Nentershausen.

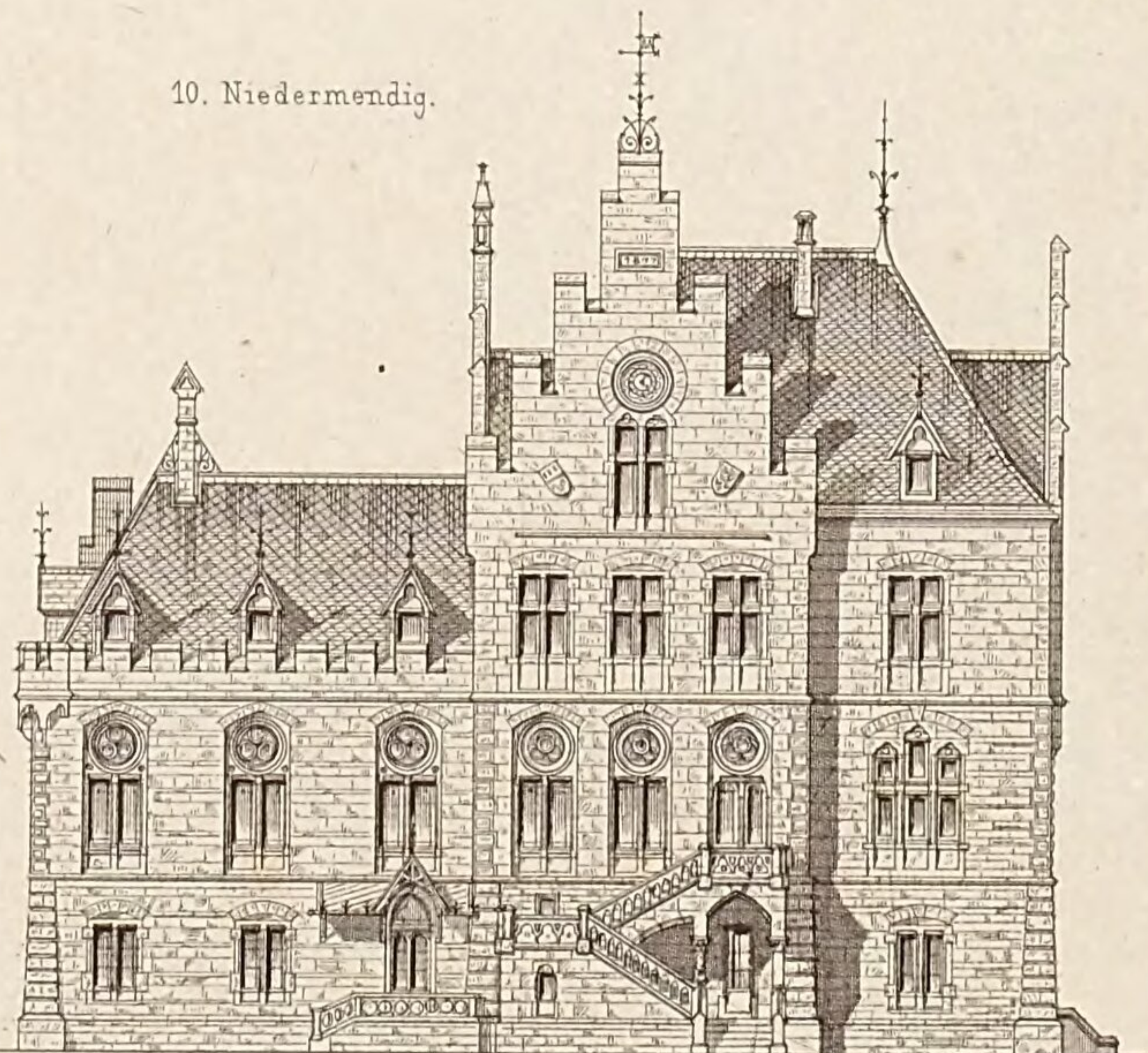


9. Longerich und Roisdorf.

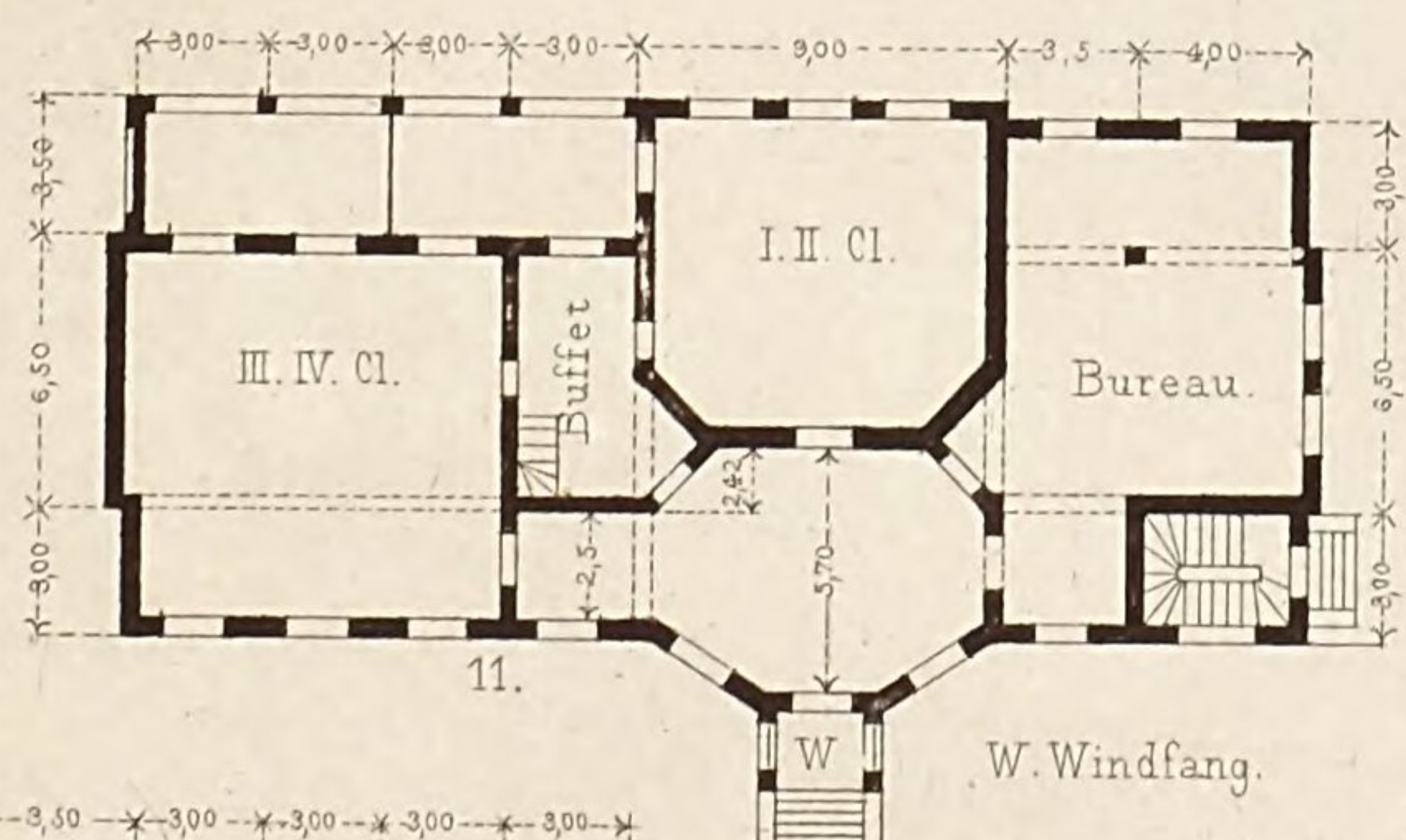


8. Plaidt u. Kruft.

10. Niedermendig.

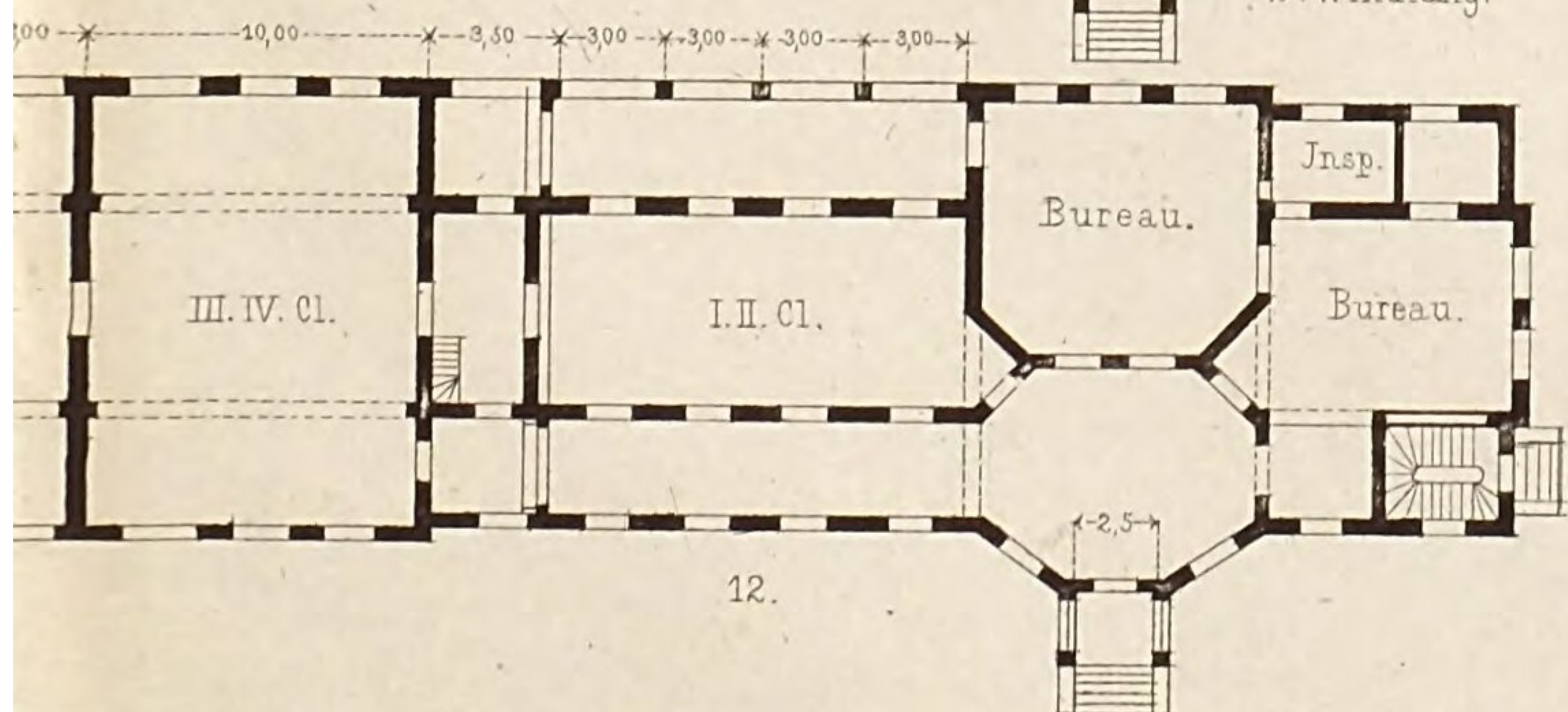


Arch. Pfäffchen entw.

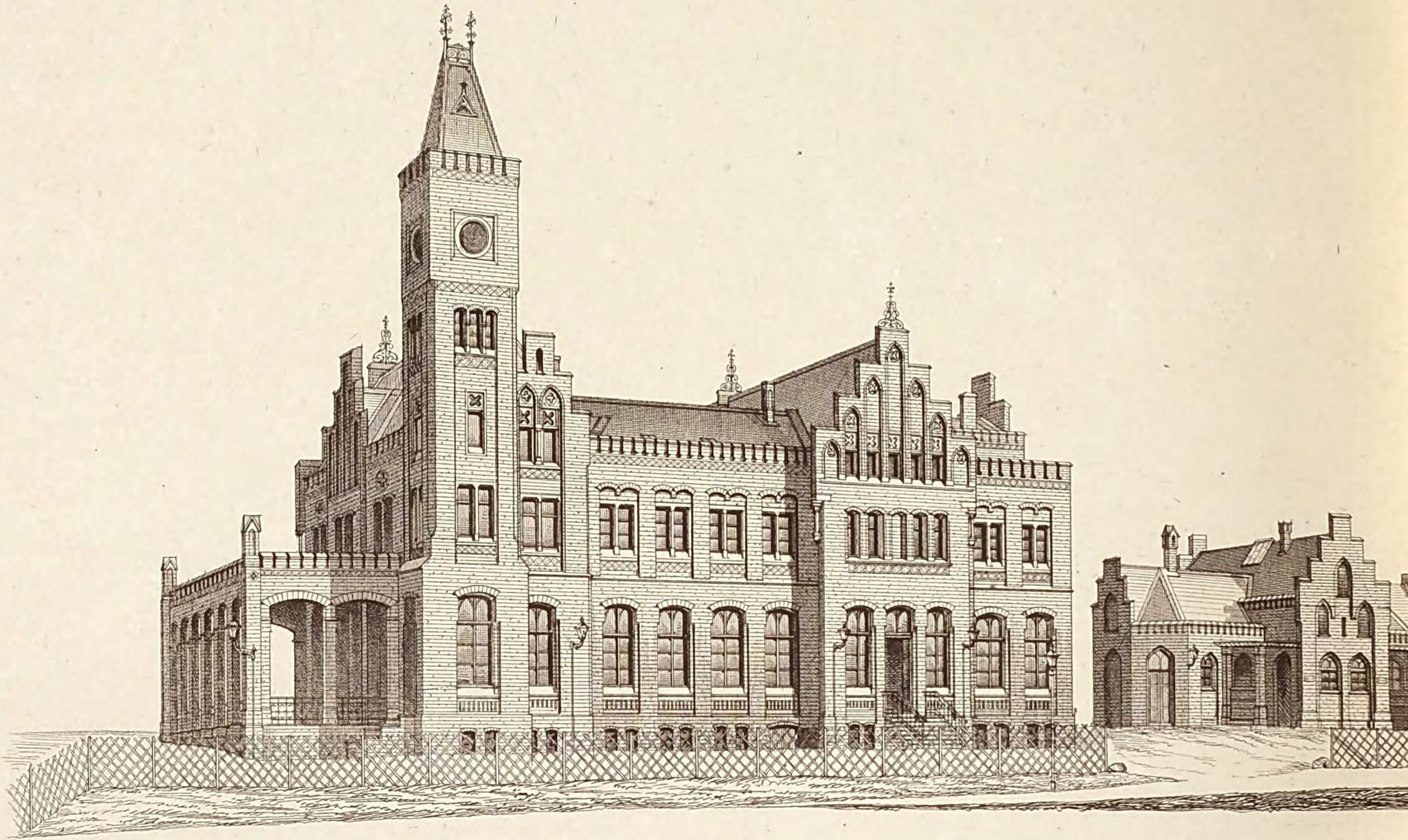


11.

W. Windfang.

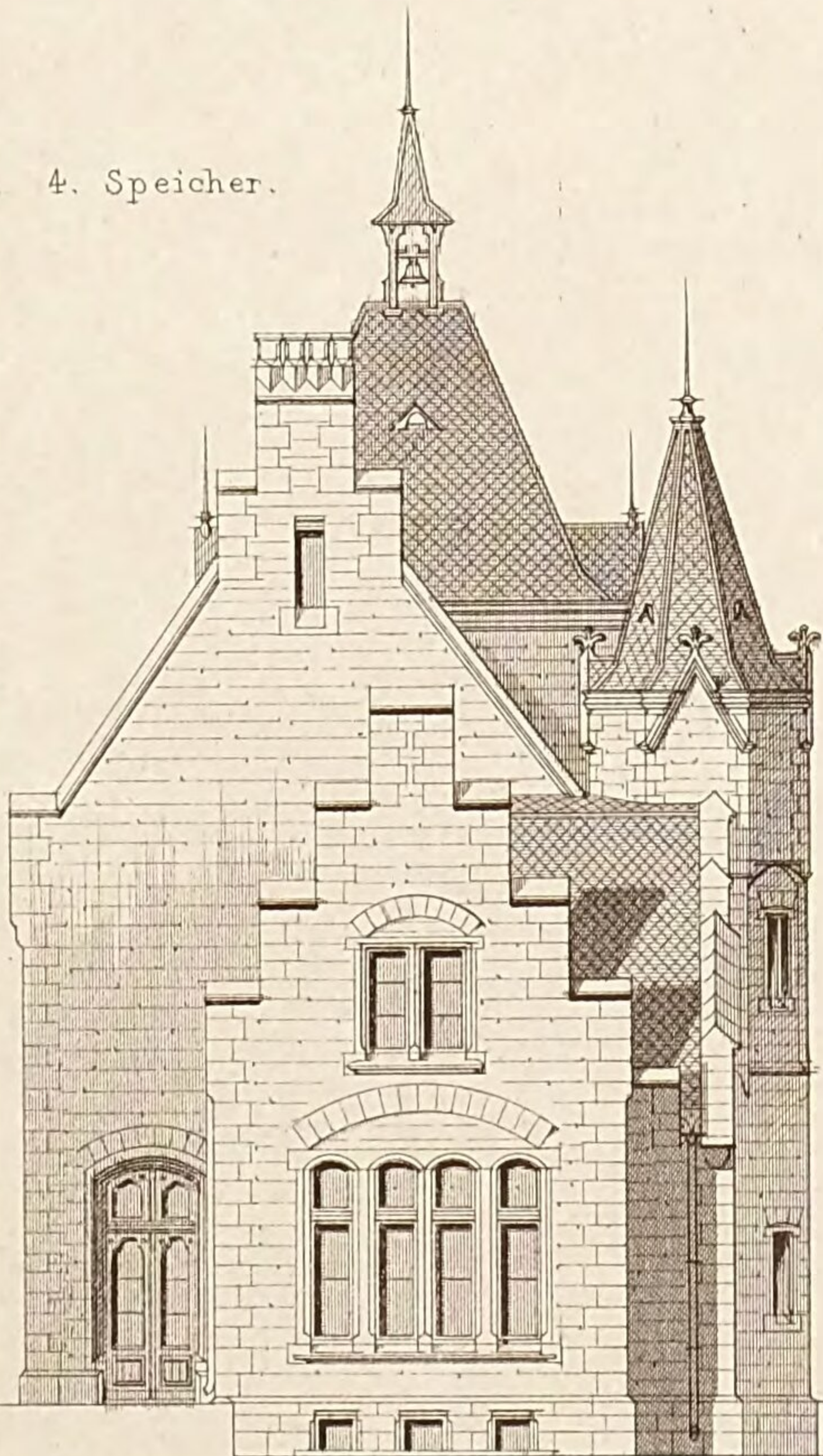


12.

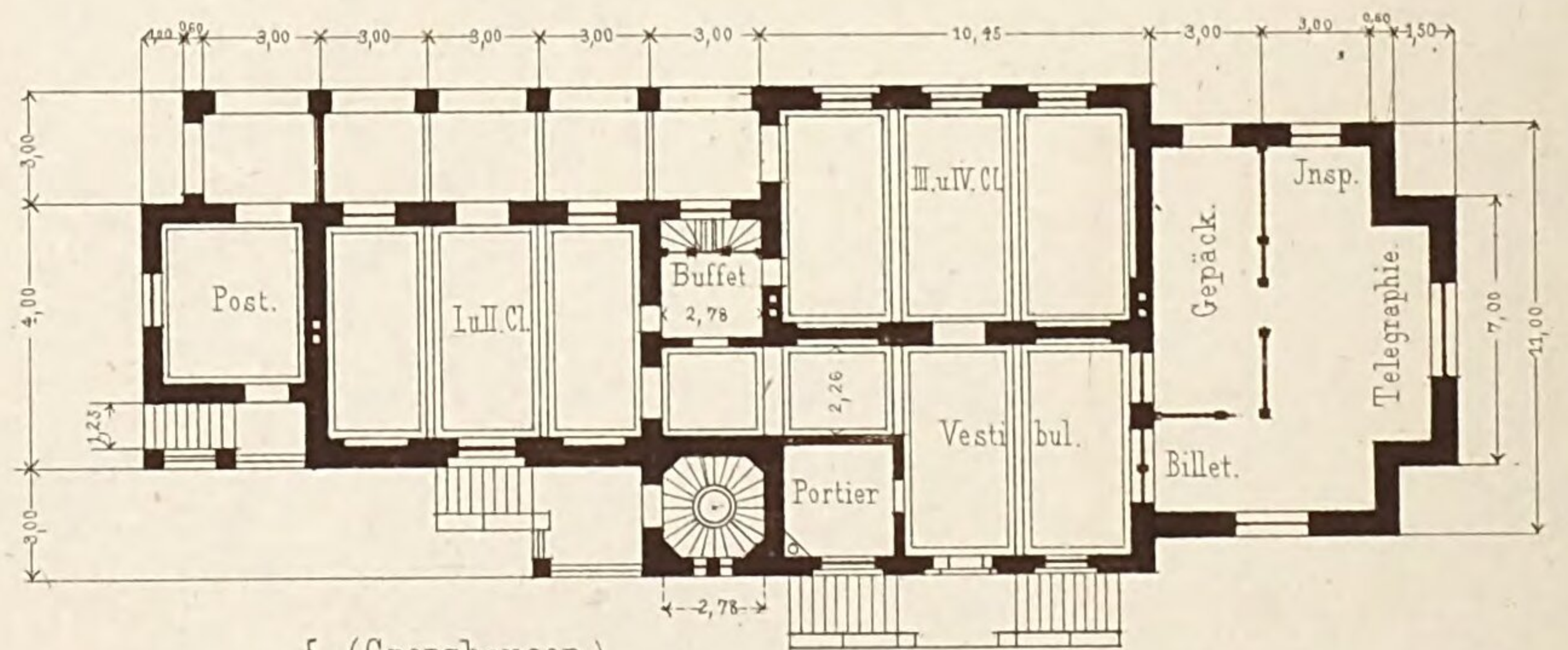


1. Rheidt.

4. Speicher.

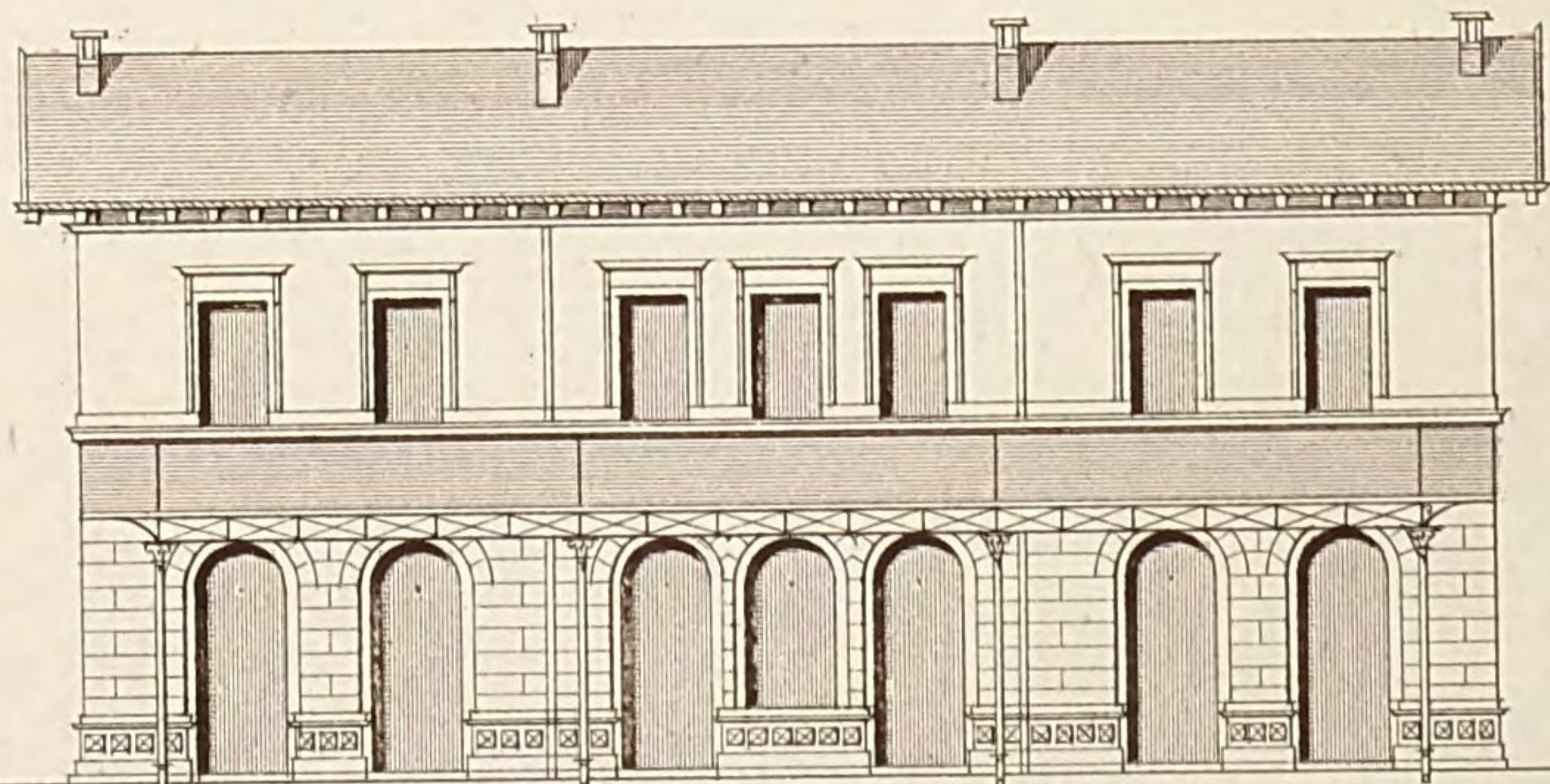


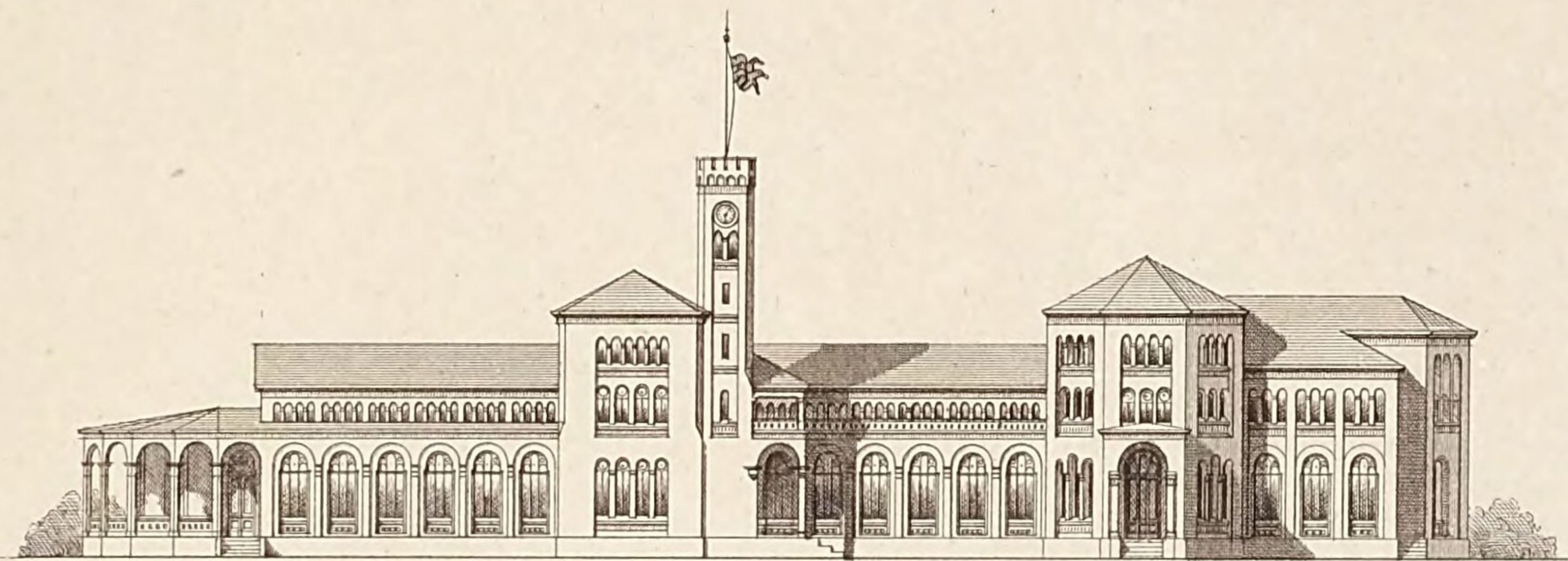
Baurath Raschdorf entw.



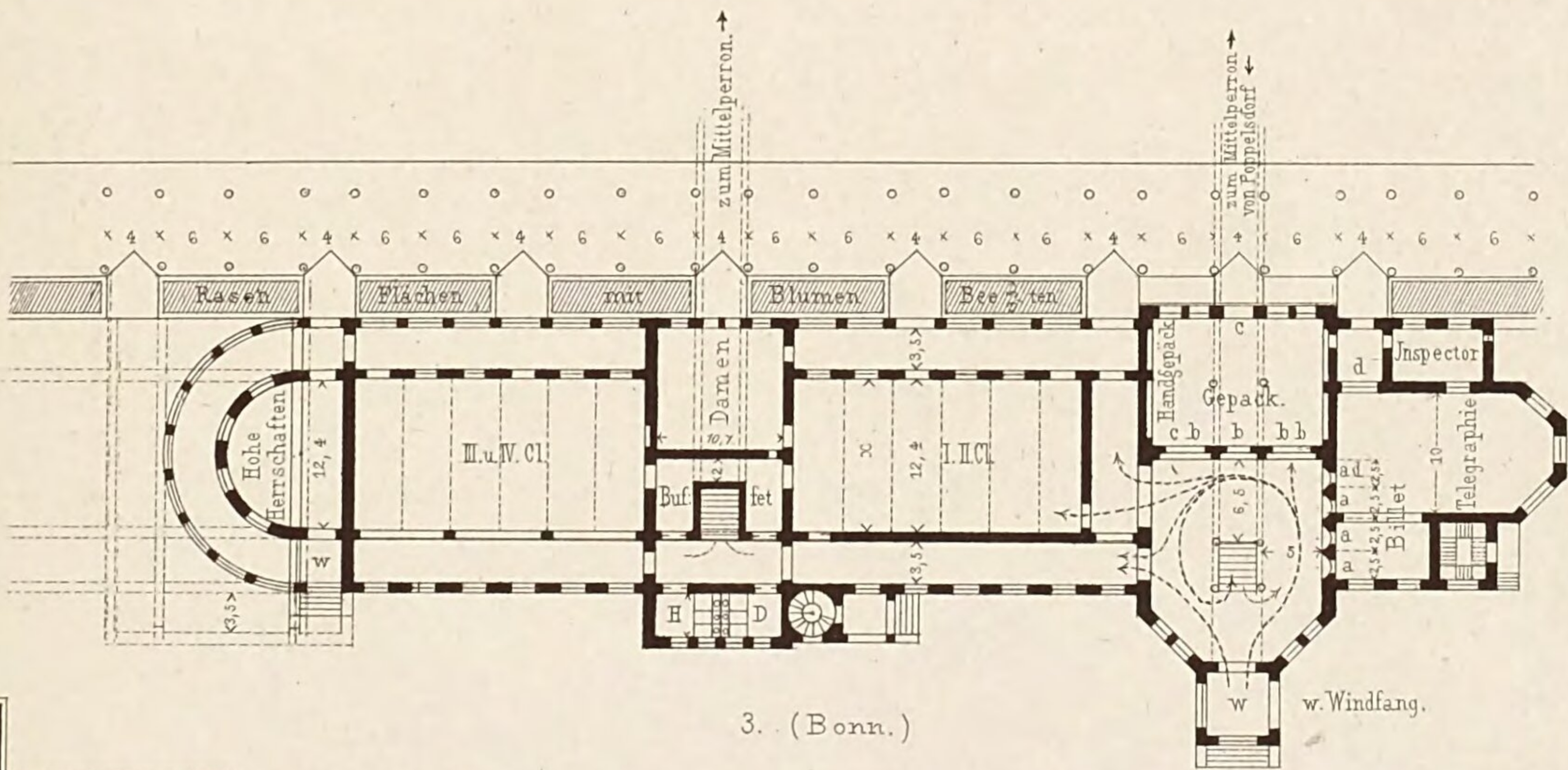
5. (Grenzhausen.)

7. Langerich Roisdorf etc.

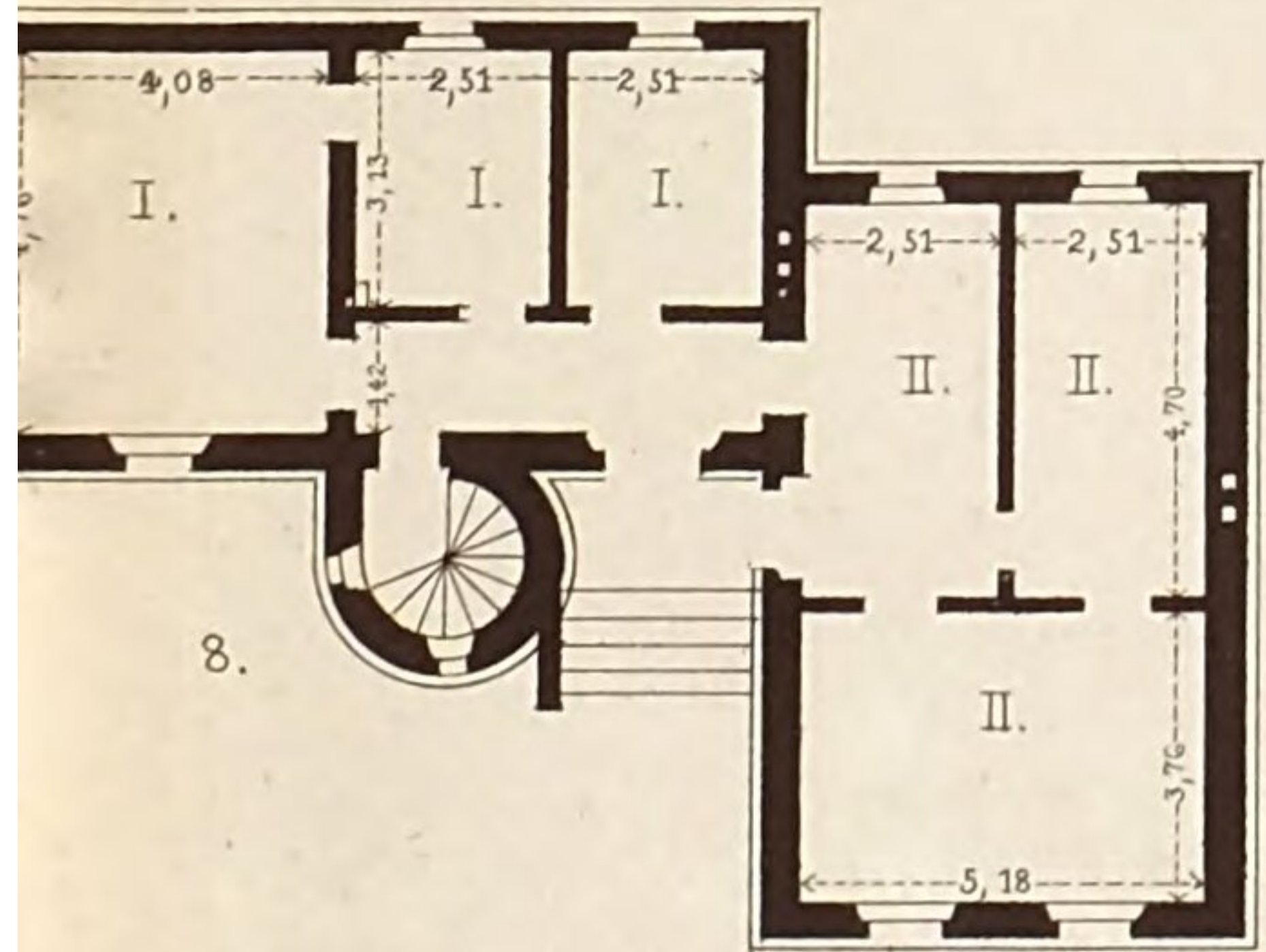




2. (Bonn.)

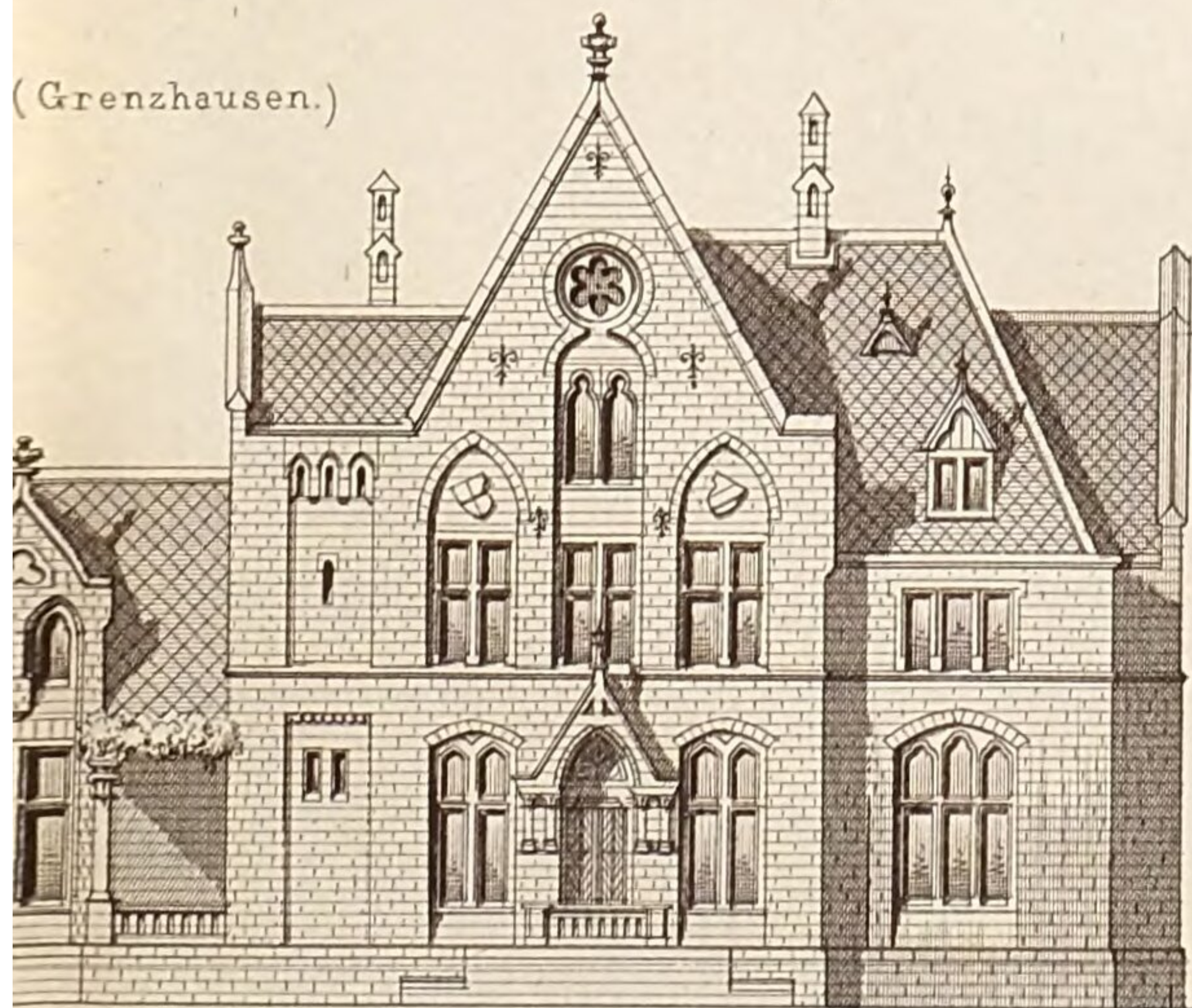


3. (Bonn.)

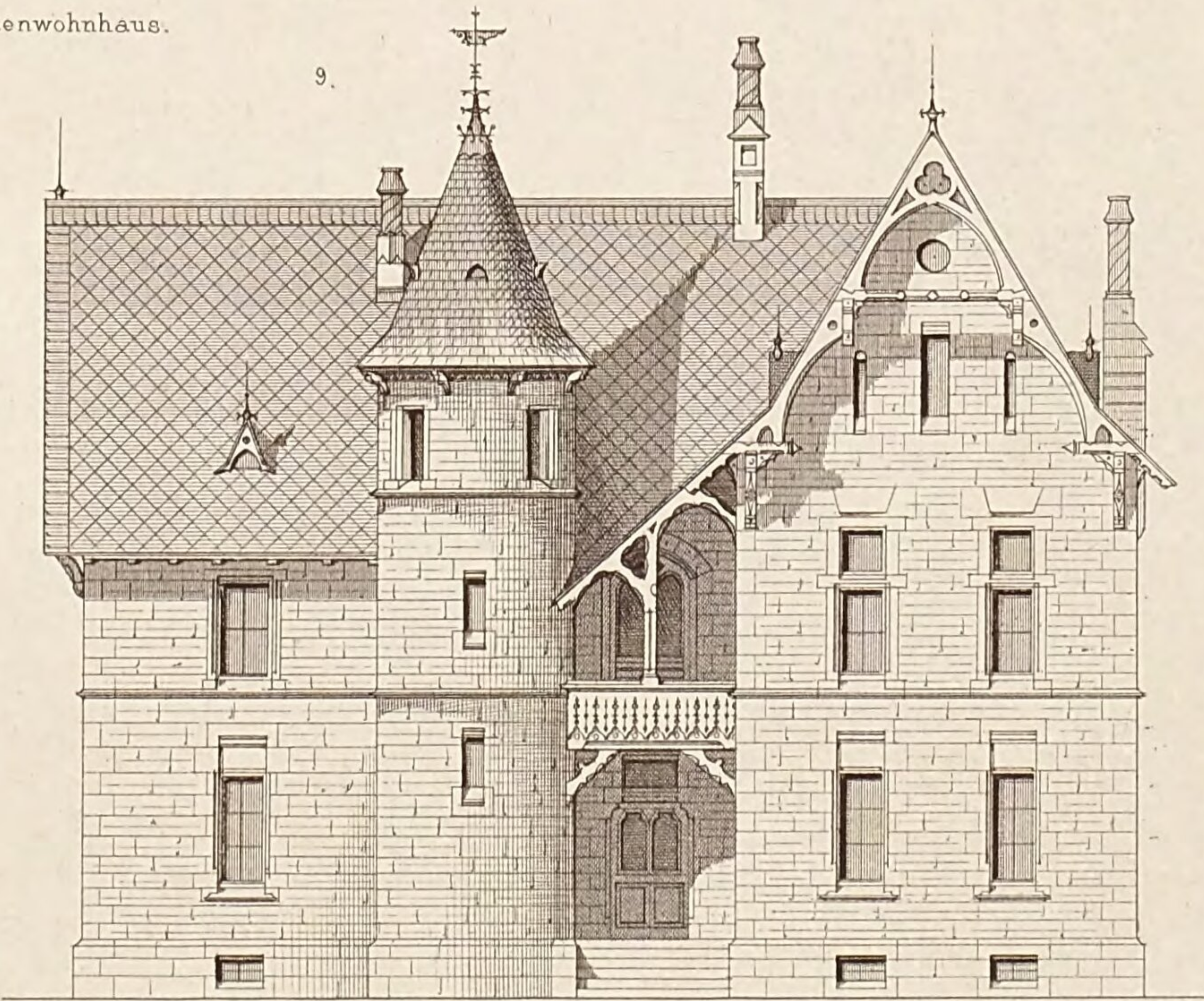


8. 9.

Beamtenwohnhaus.

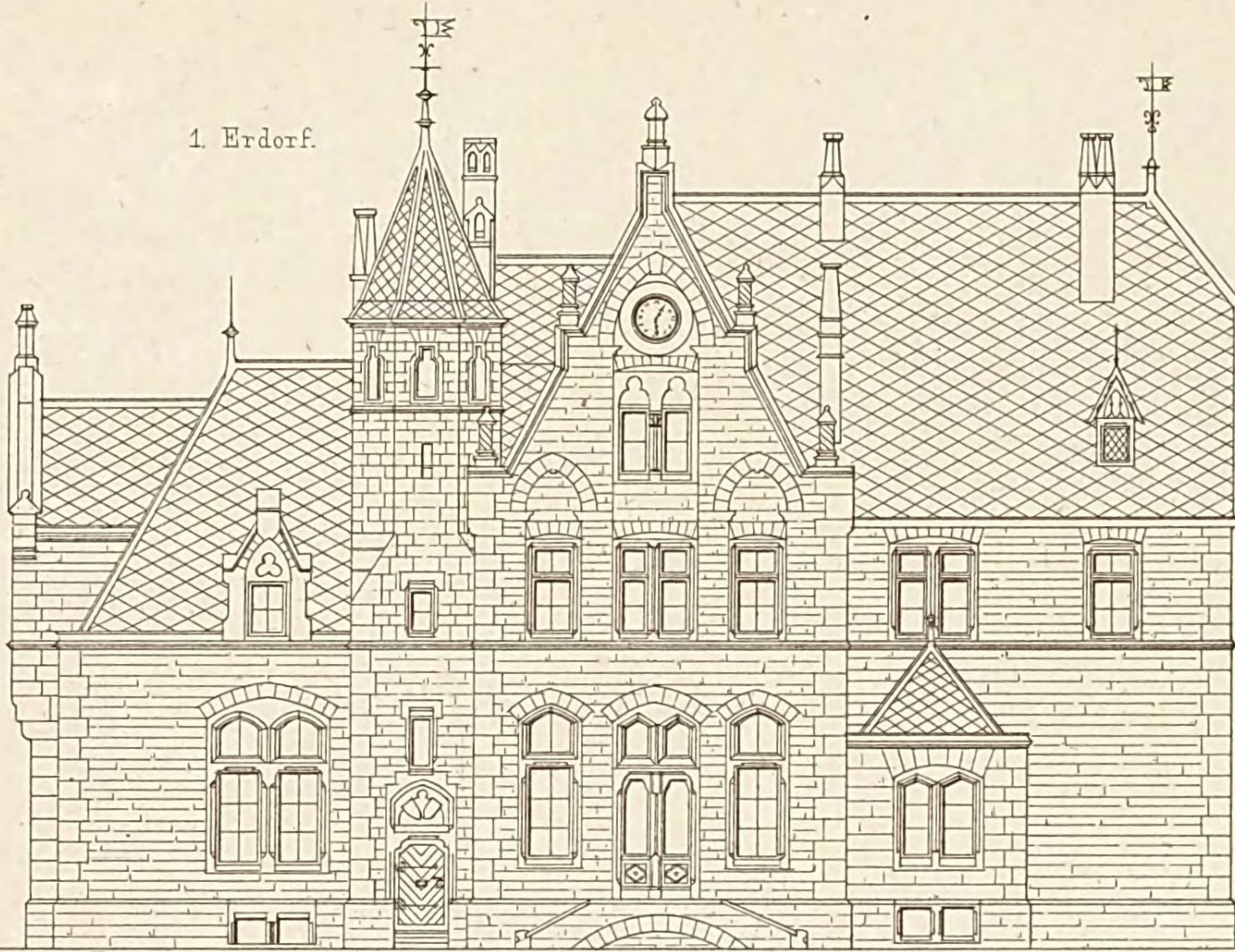


(Grenzhausen.)



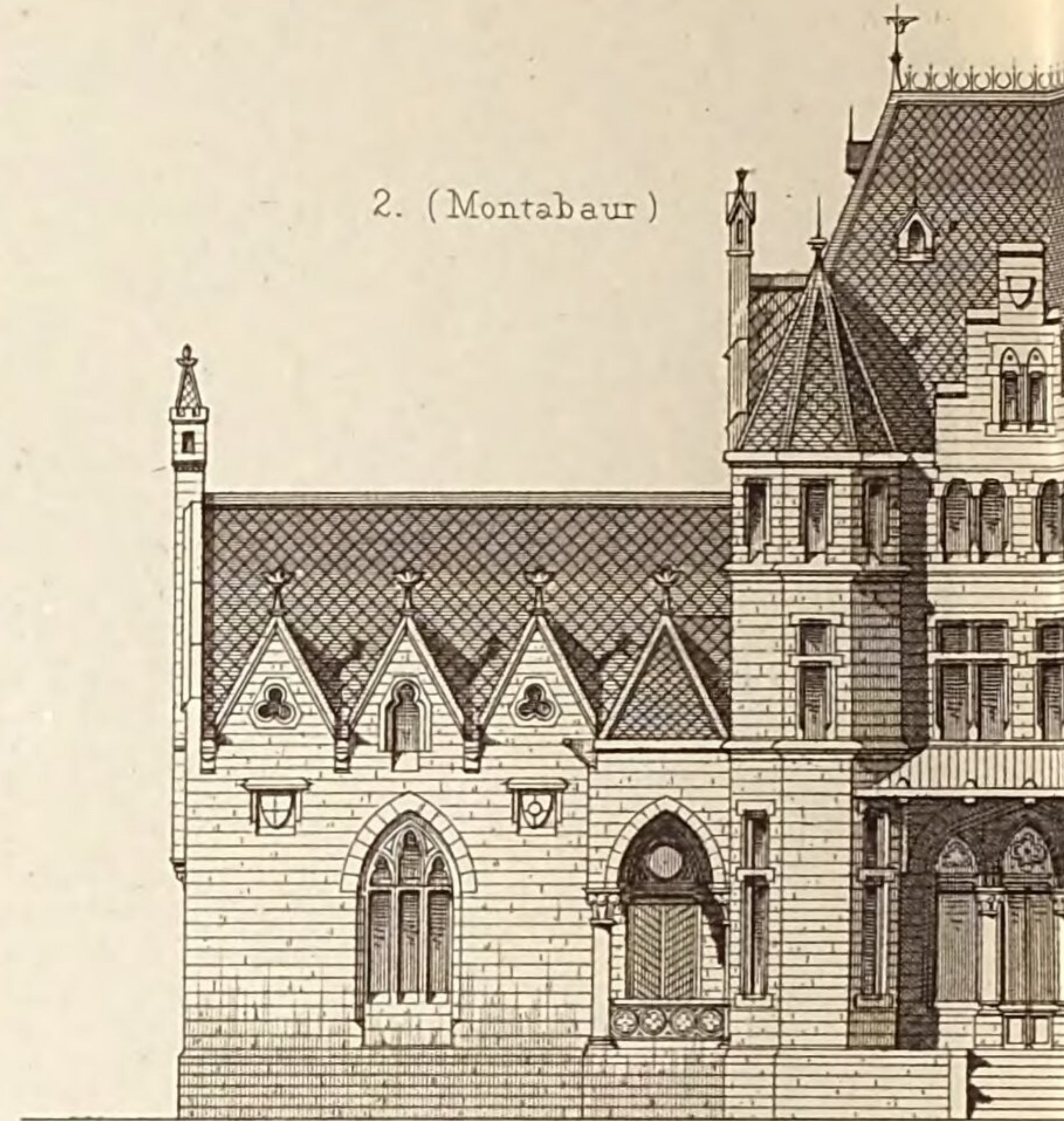
Baurath Raschdorf entw.

1. Erdorf.

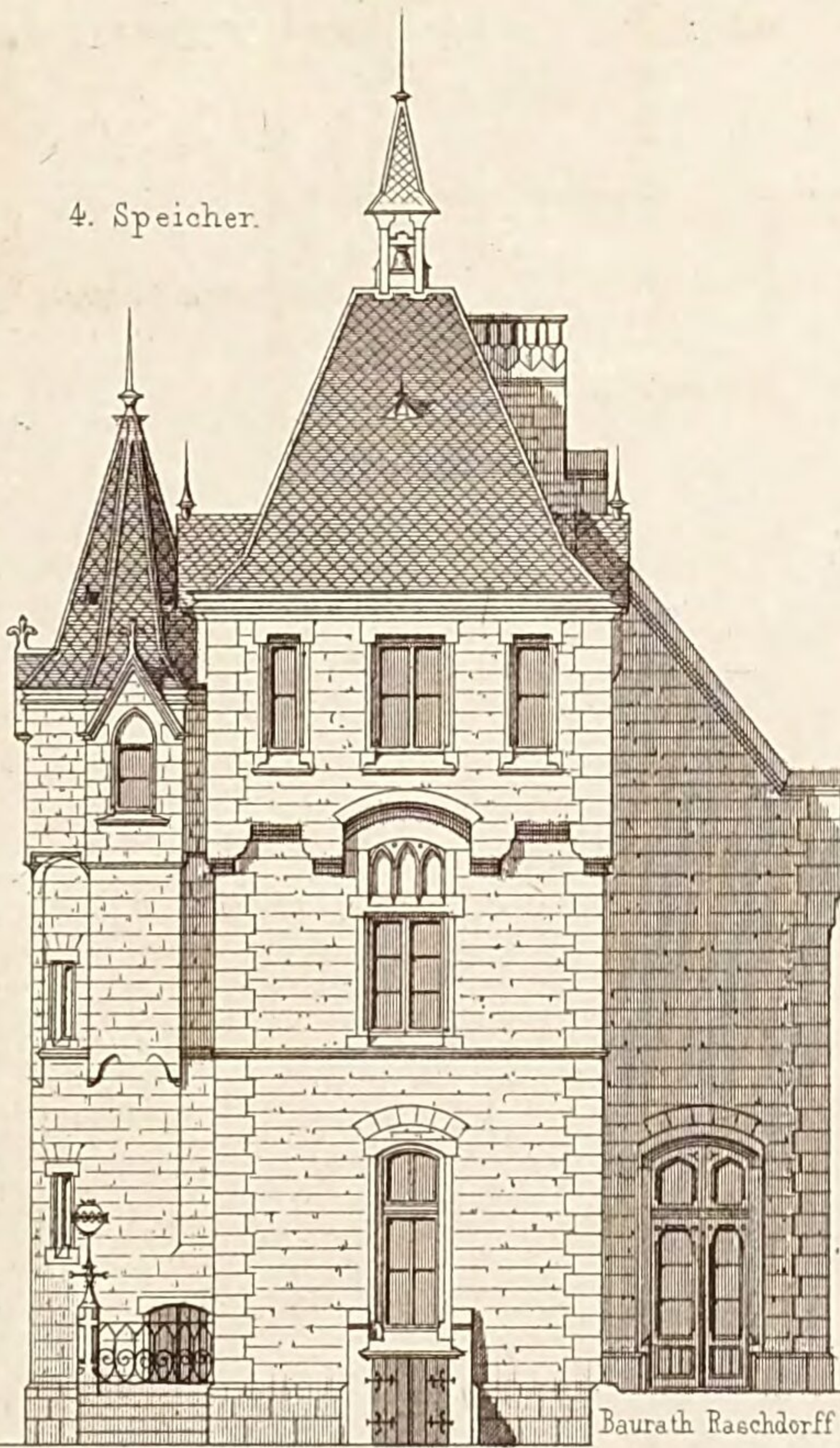


? entw.

2. (Montabaur)

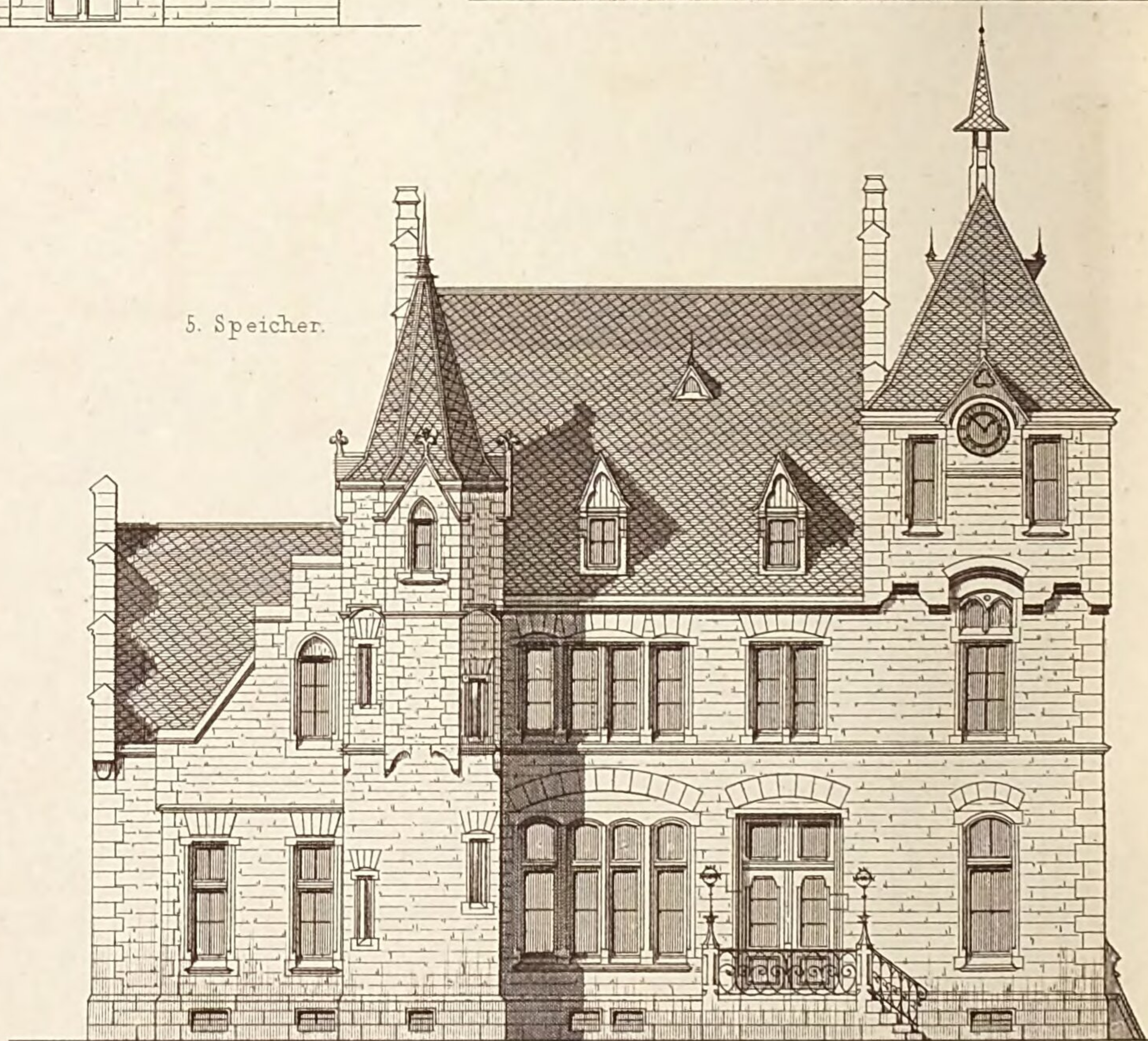


4. Speicher.

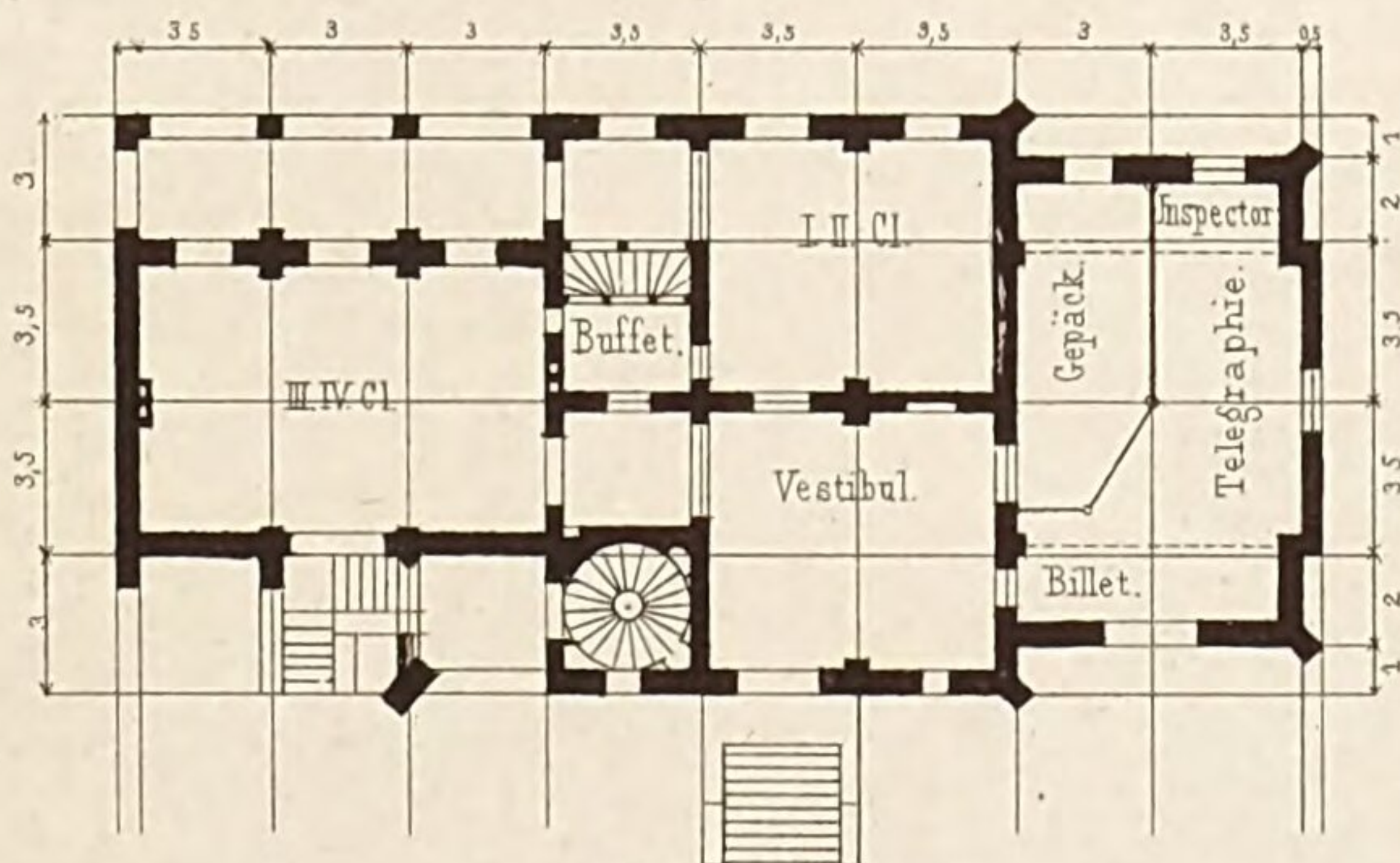


Baurath Raschdorff entw.

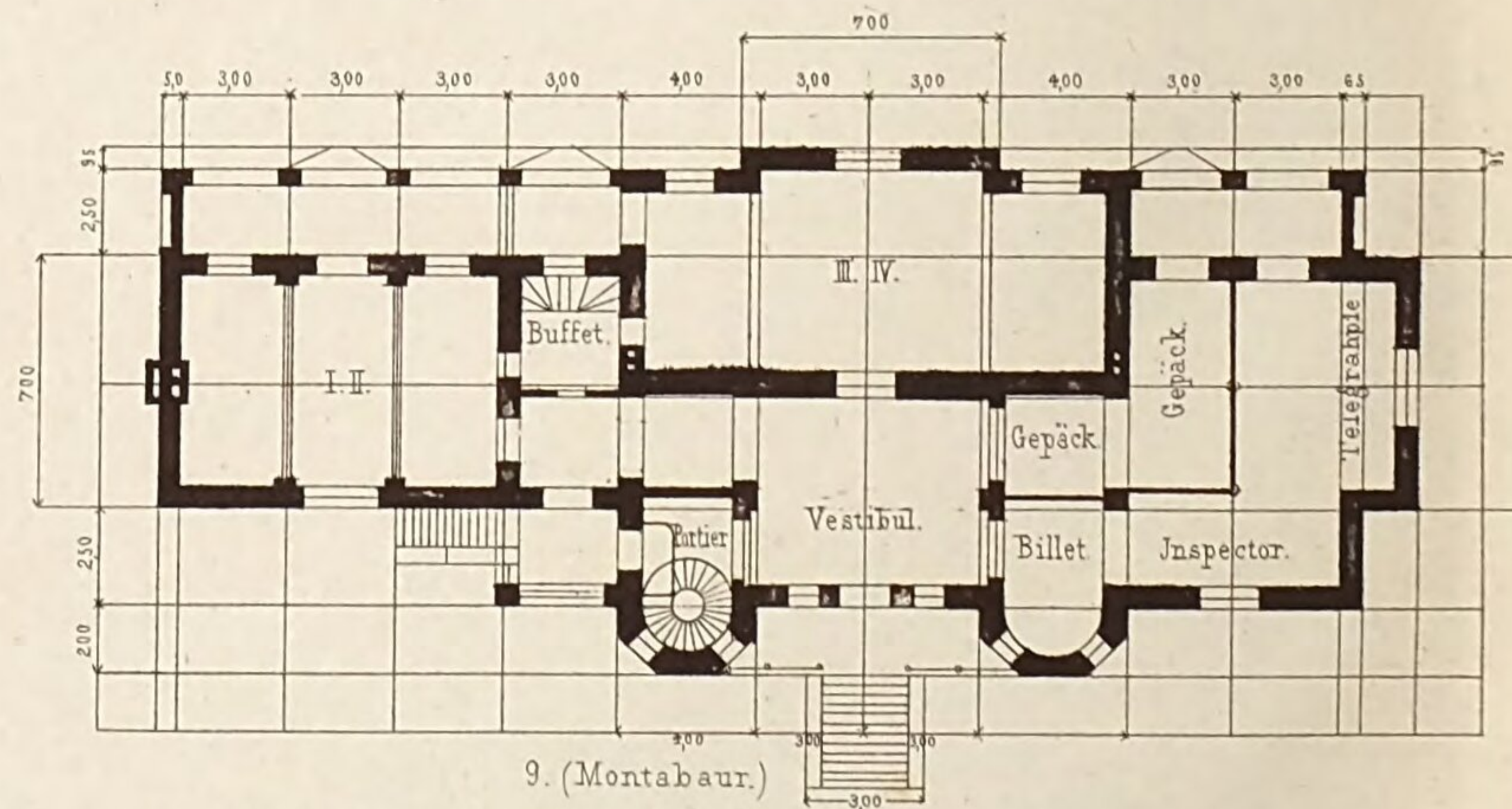
5. Speicher.



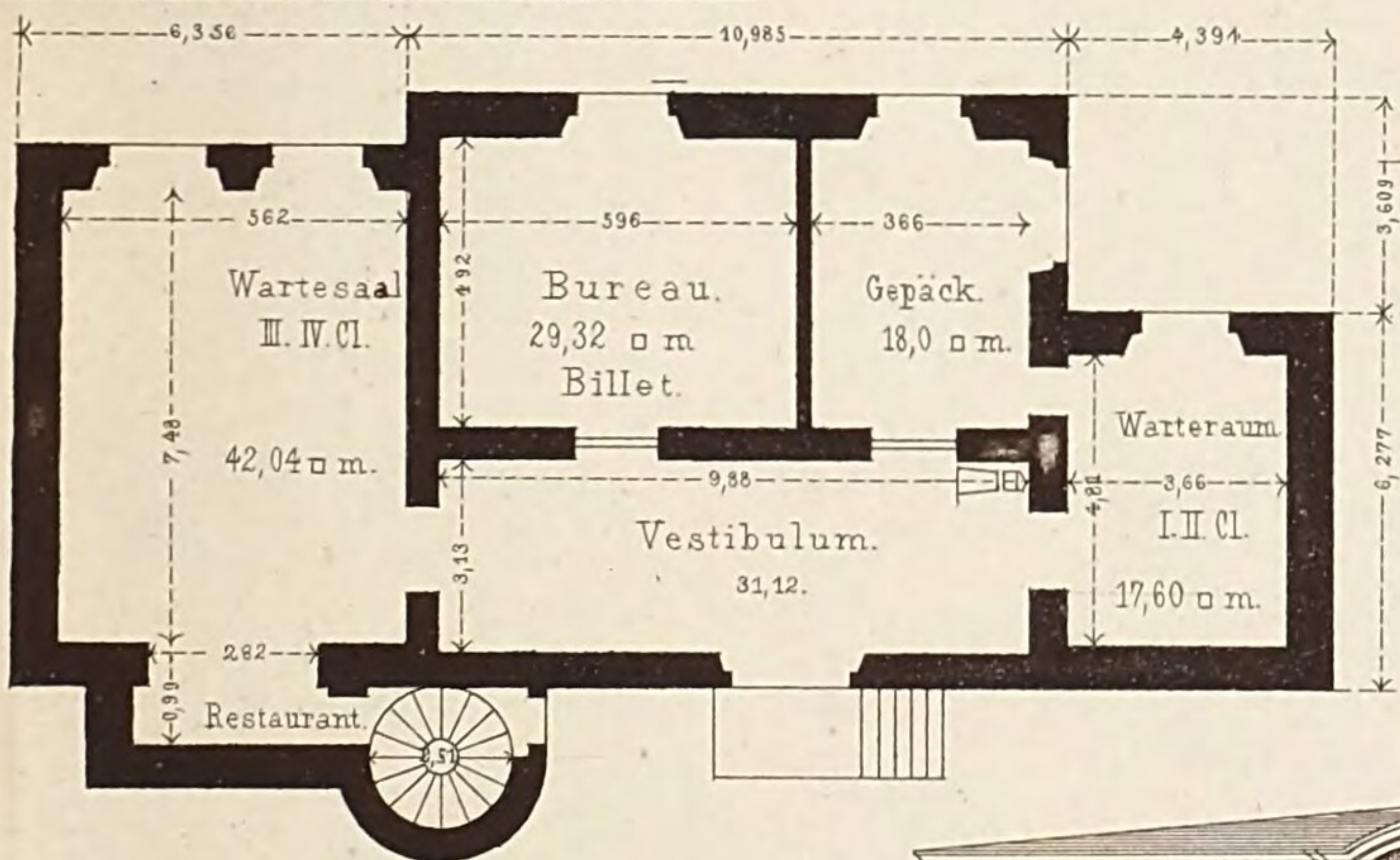
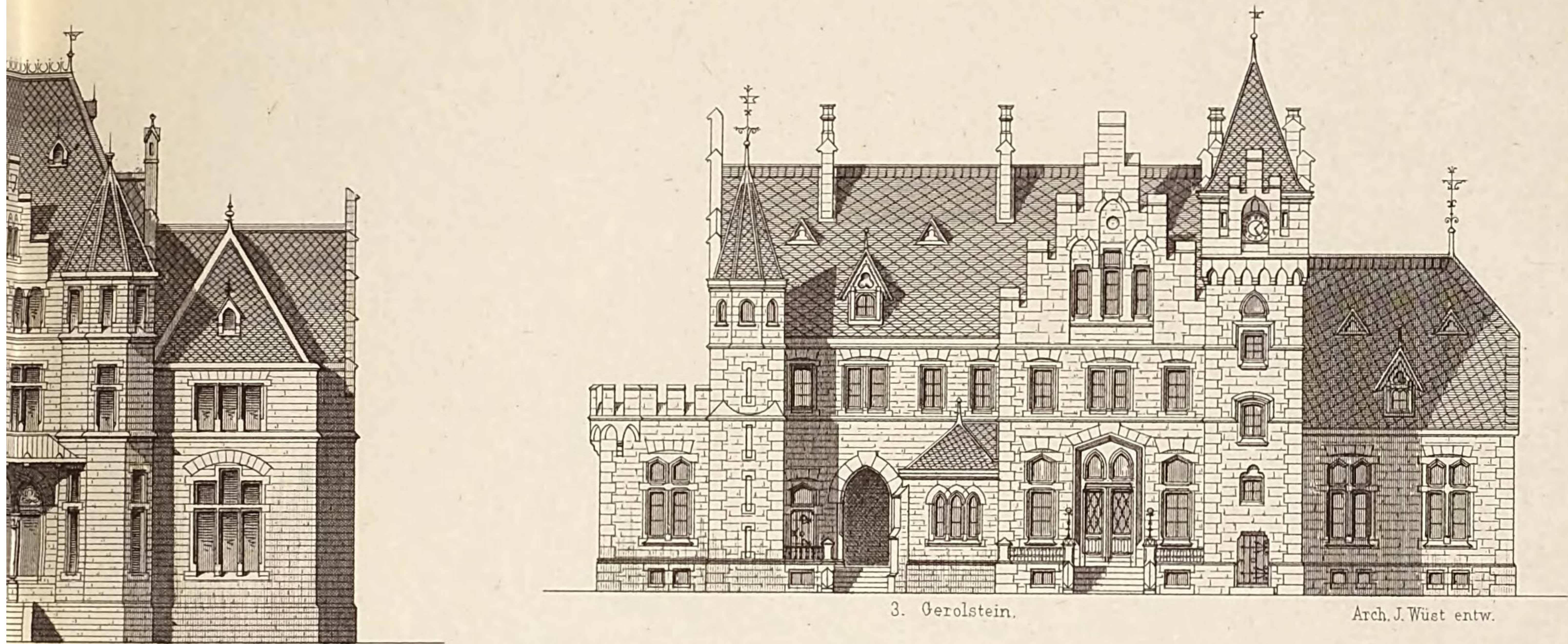
Baurath Raschdorff entw.



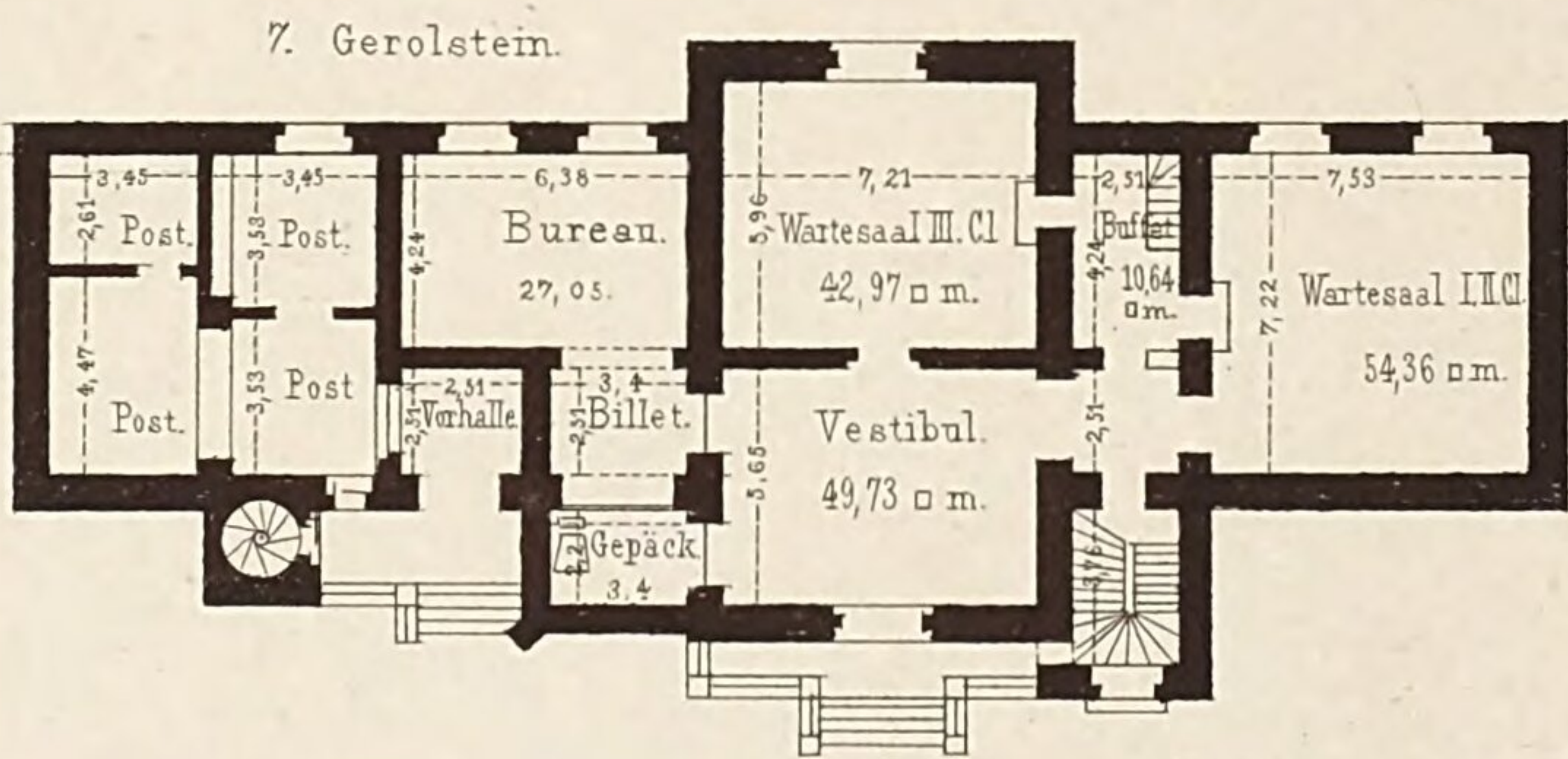
8. (Nentershausen.)



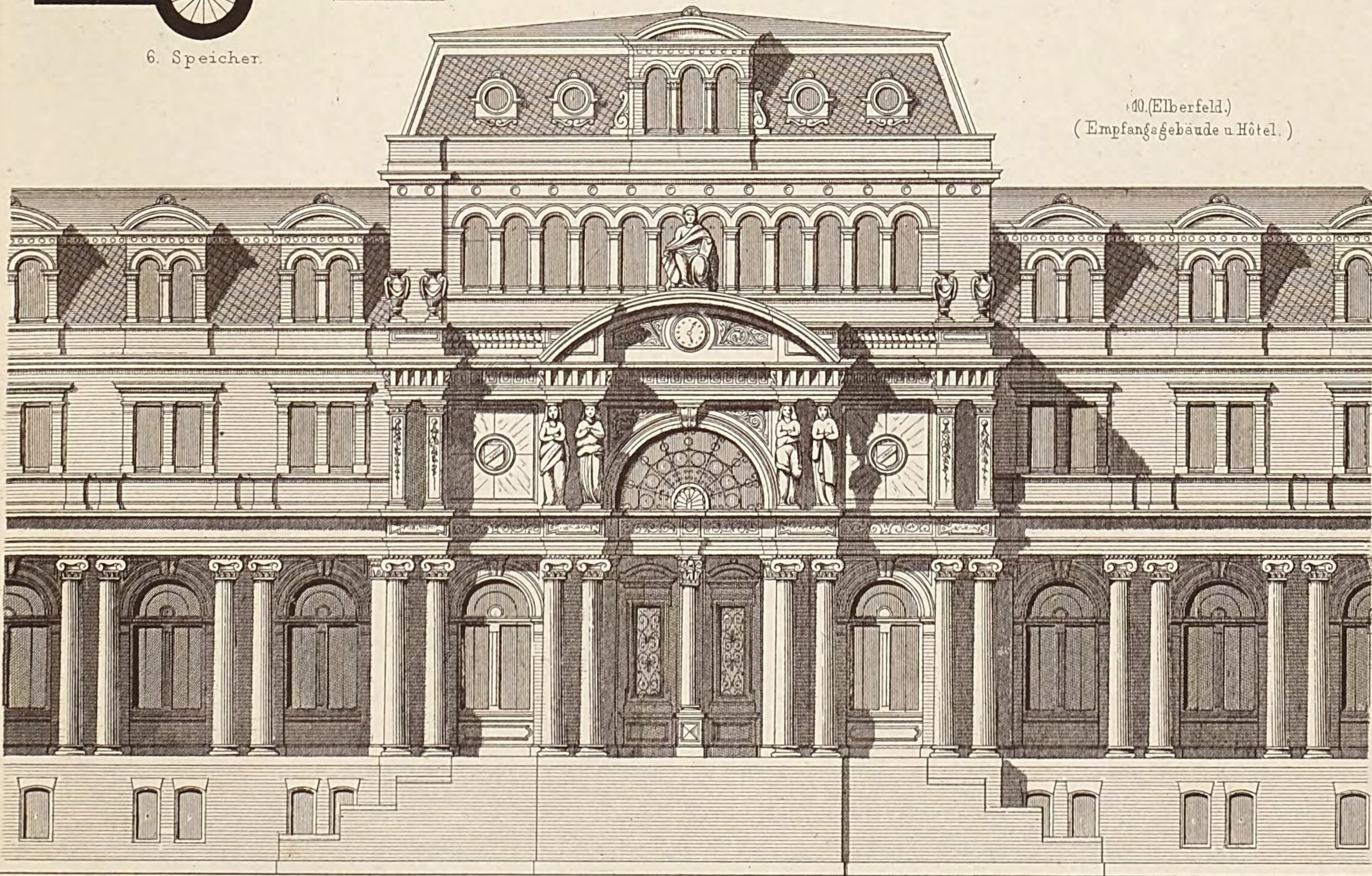
9. (Montabaur.)



6. Speicher.

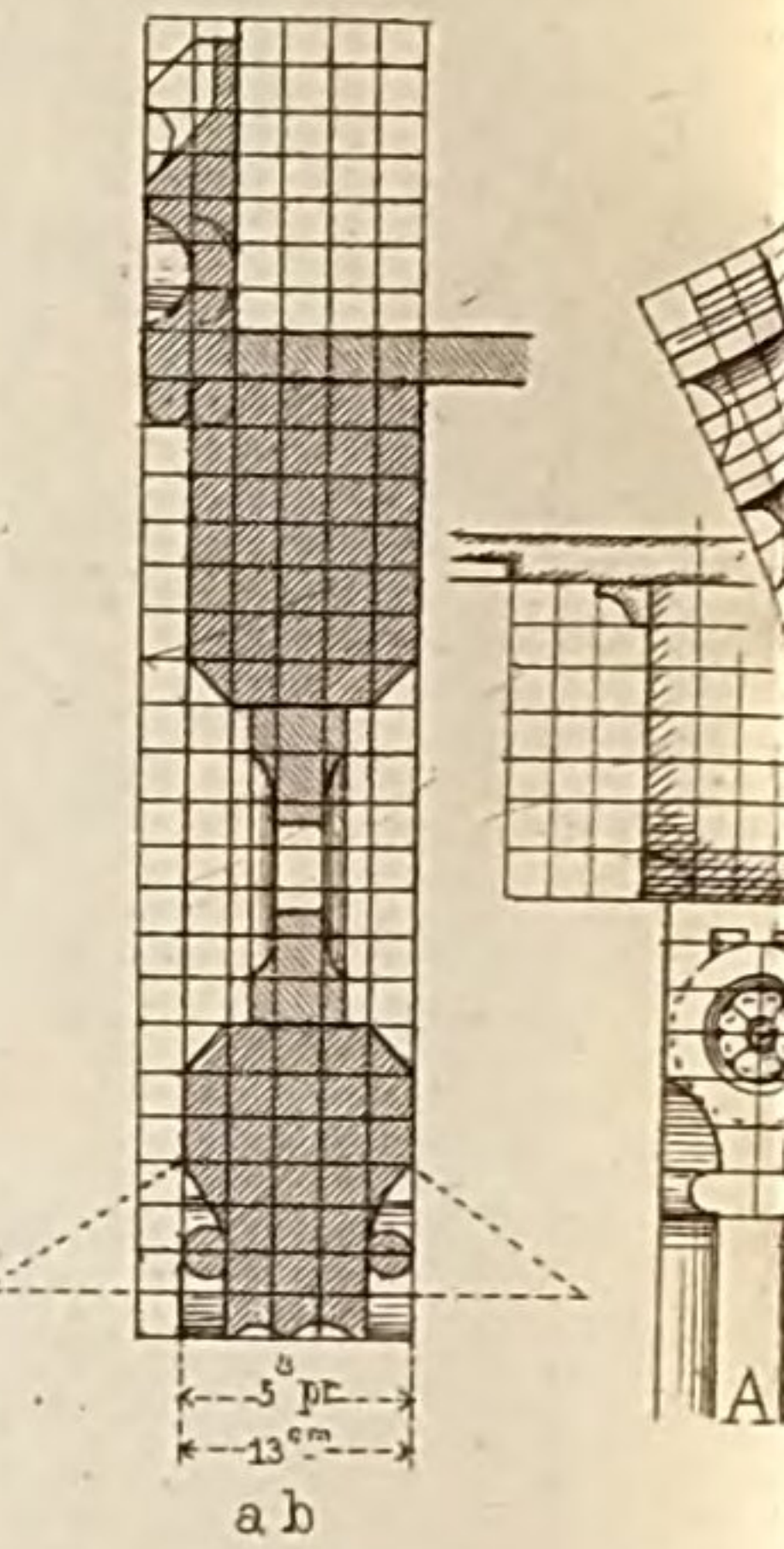
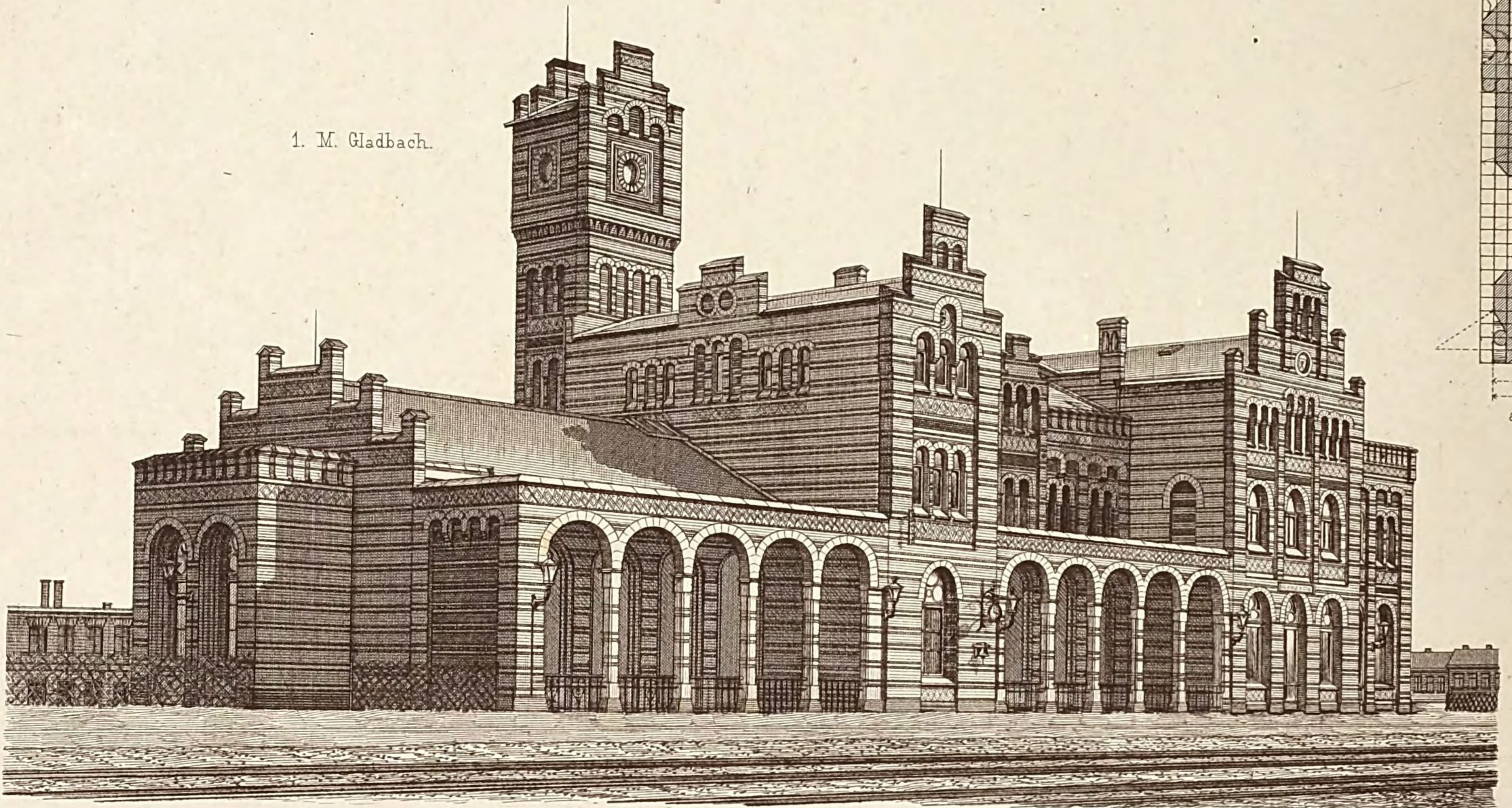


7. Gerolstein.

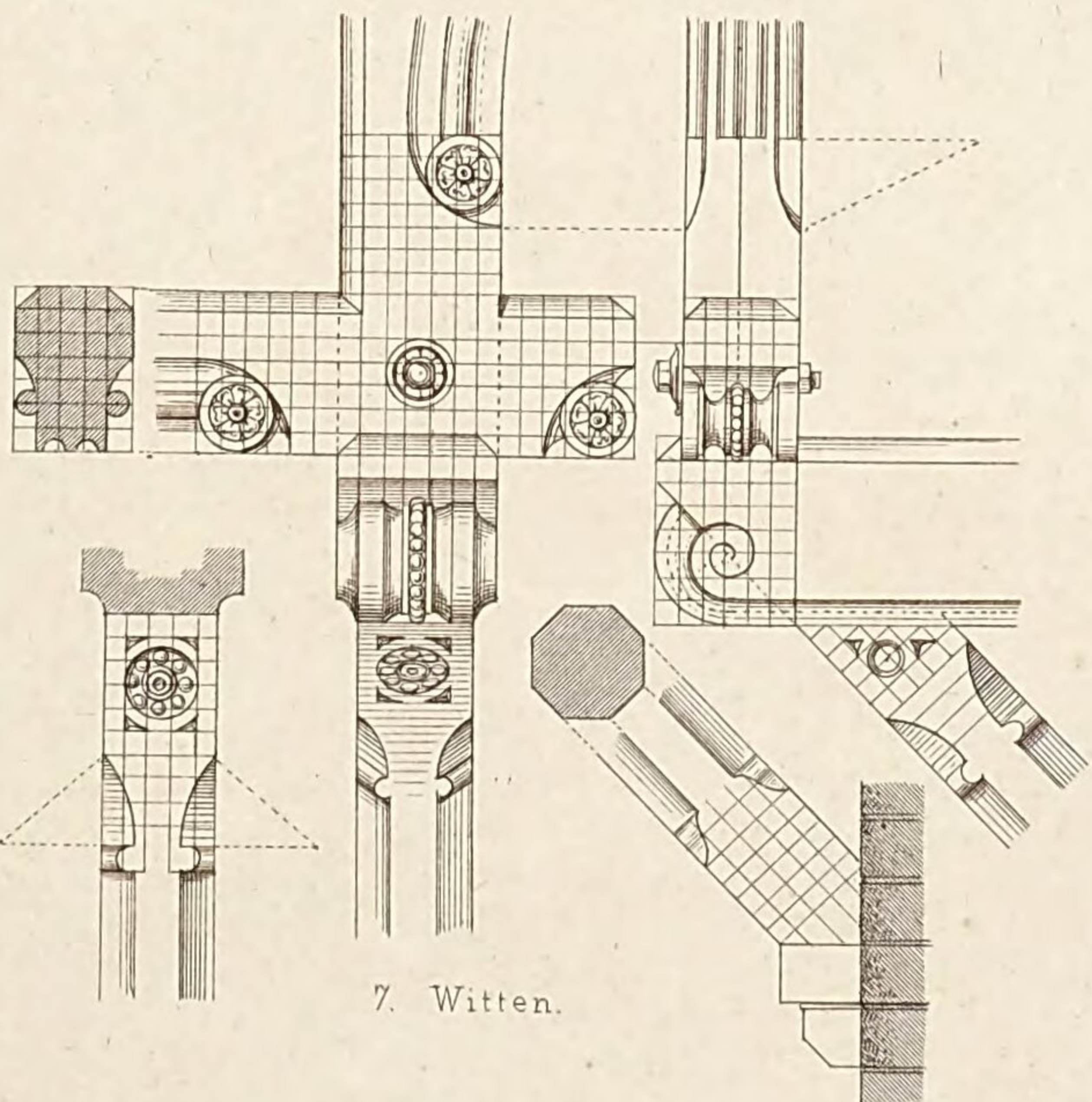
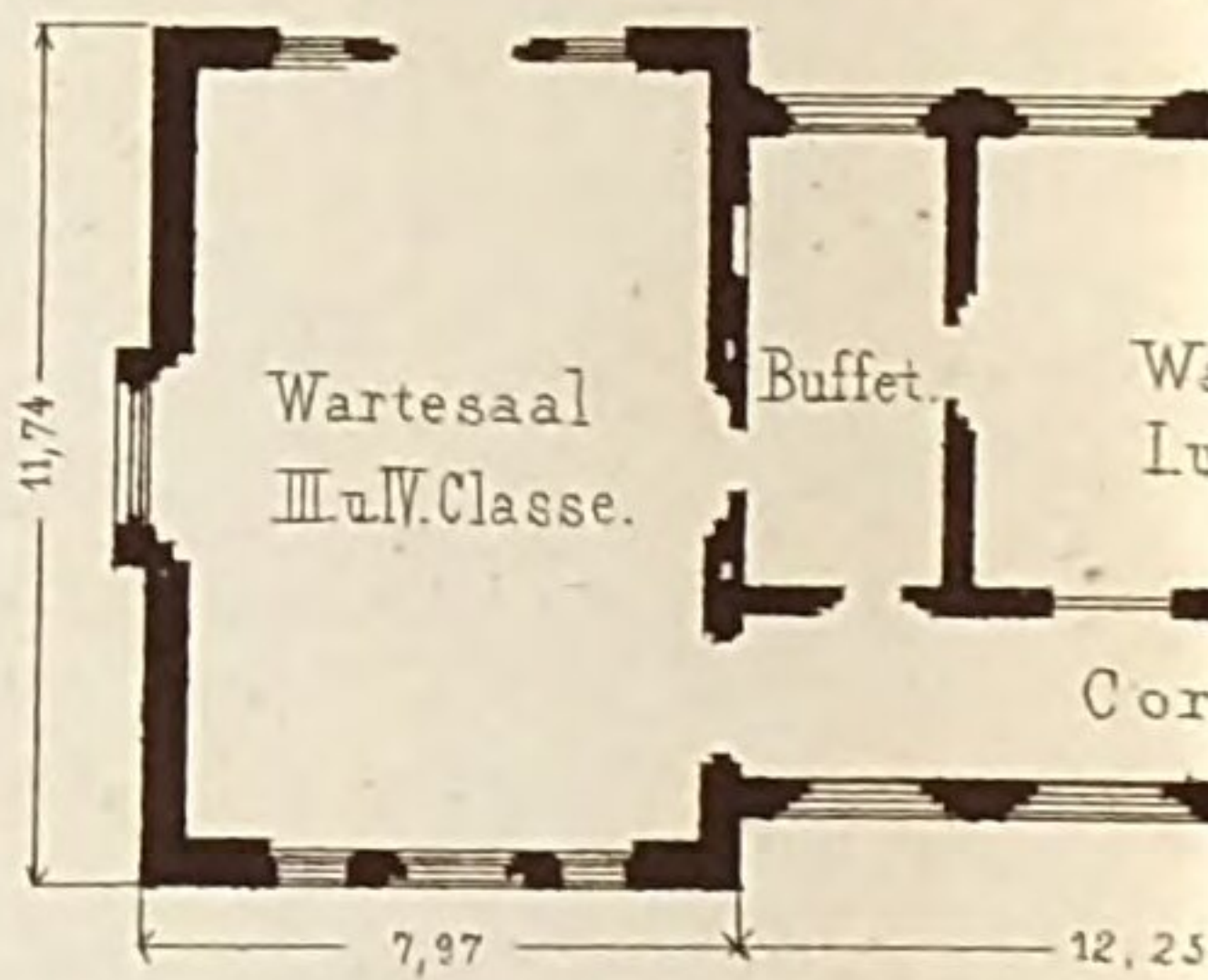
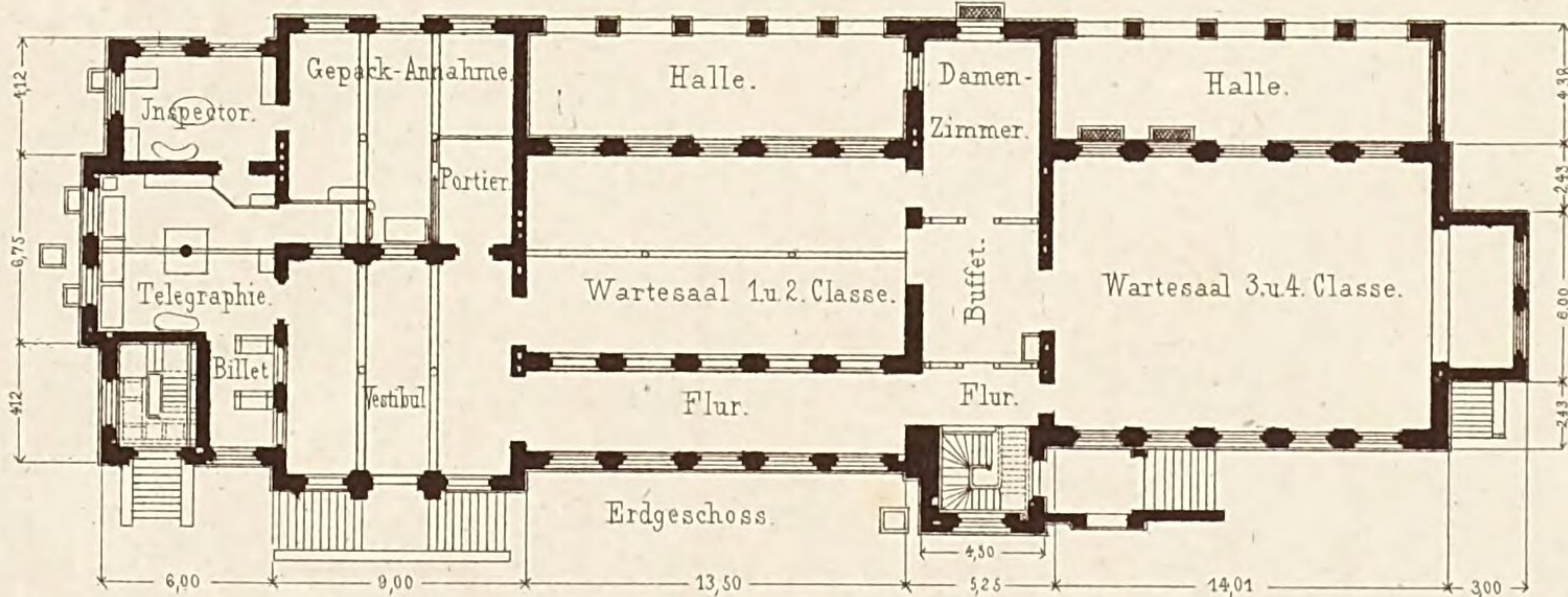


10. (Elberfeld.)
(Empfangsgebäude u. Hôtel.)

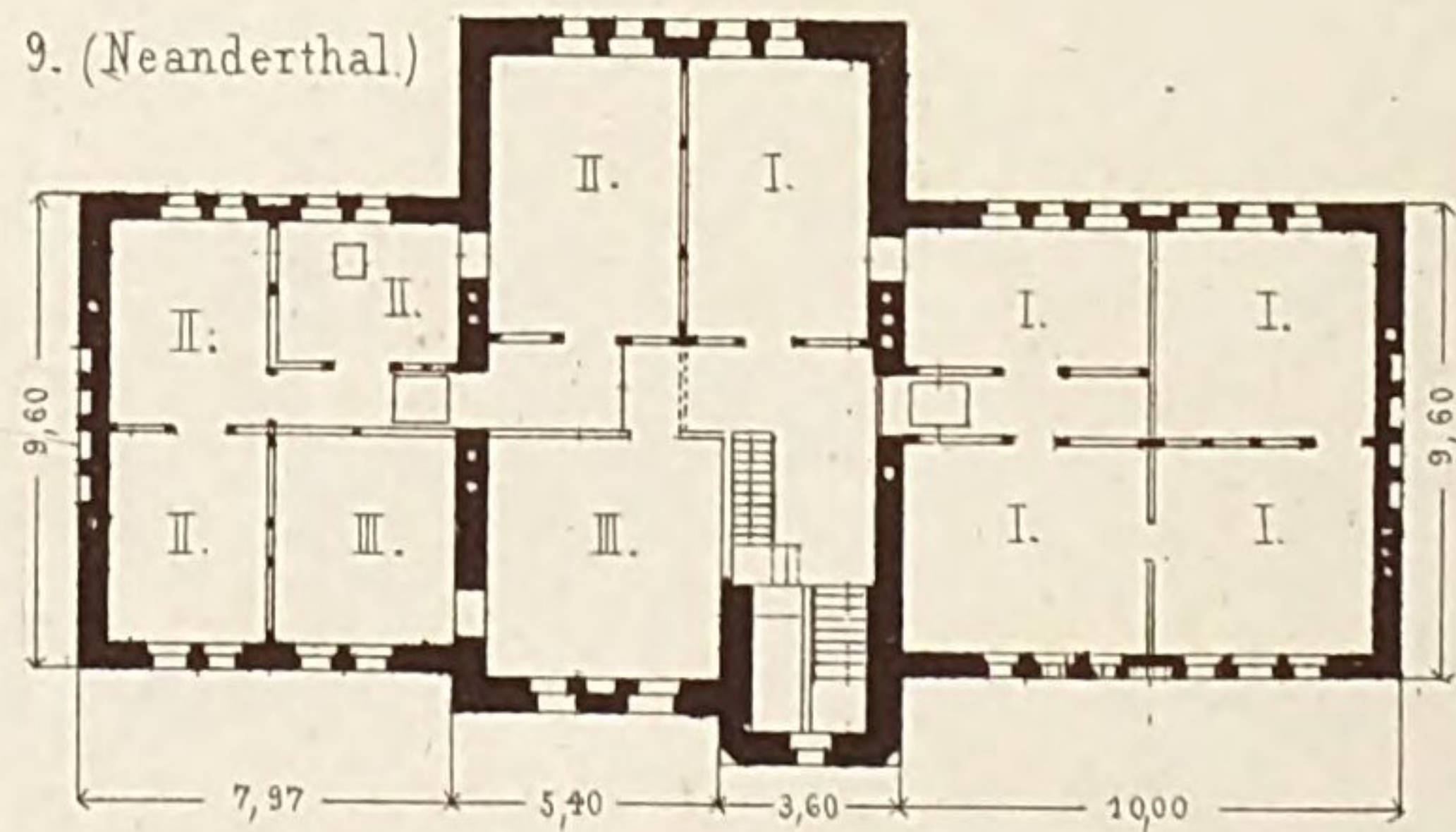
1. M. Gladbach.



2. M. Gladbach.



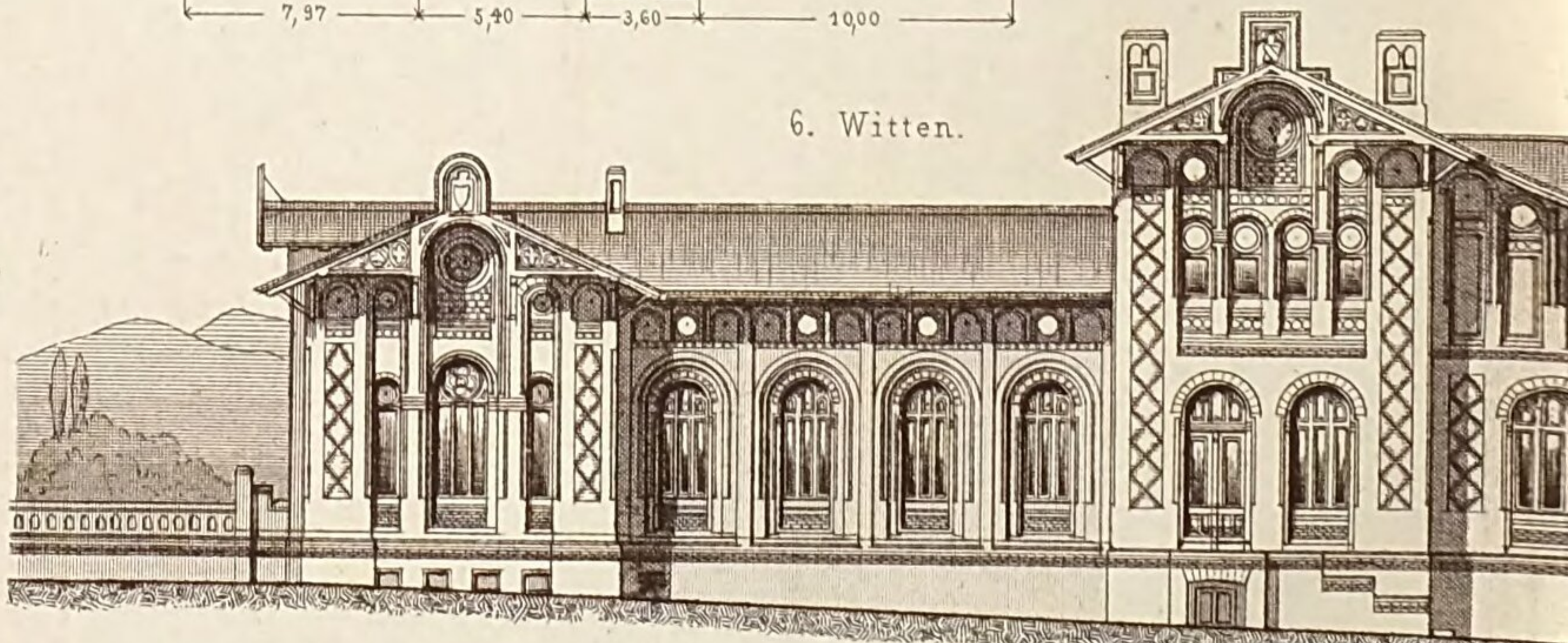
9. (Neanderthal.)

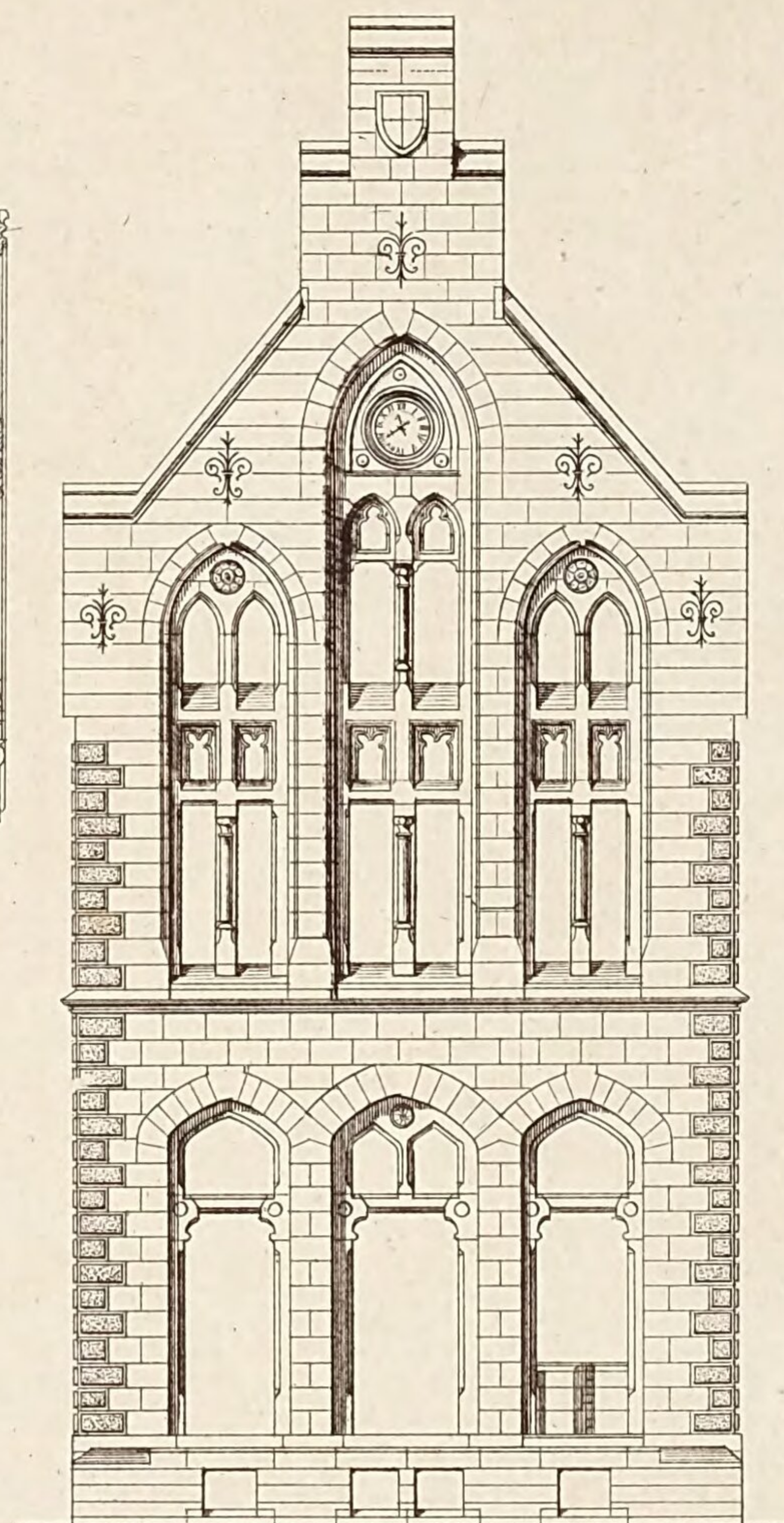
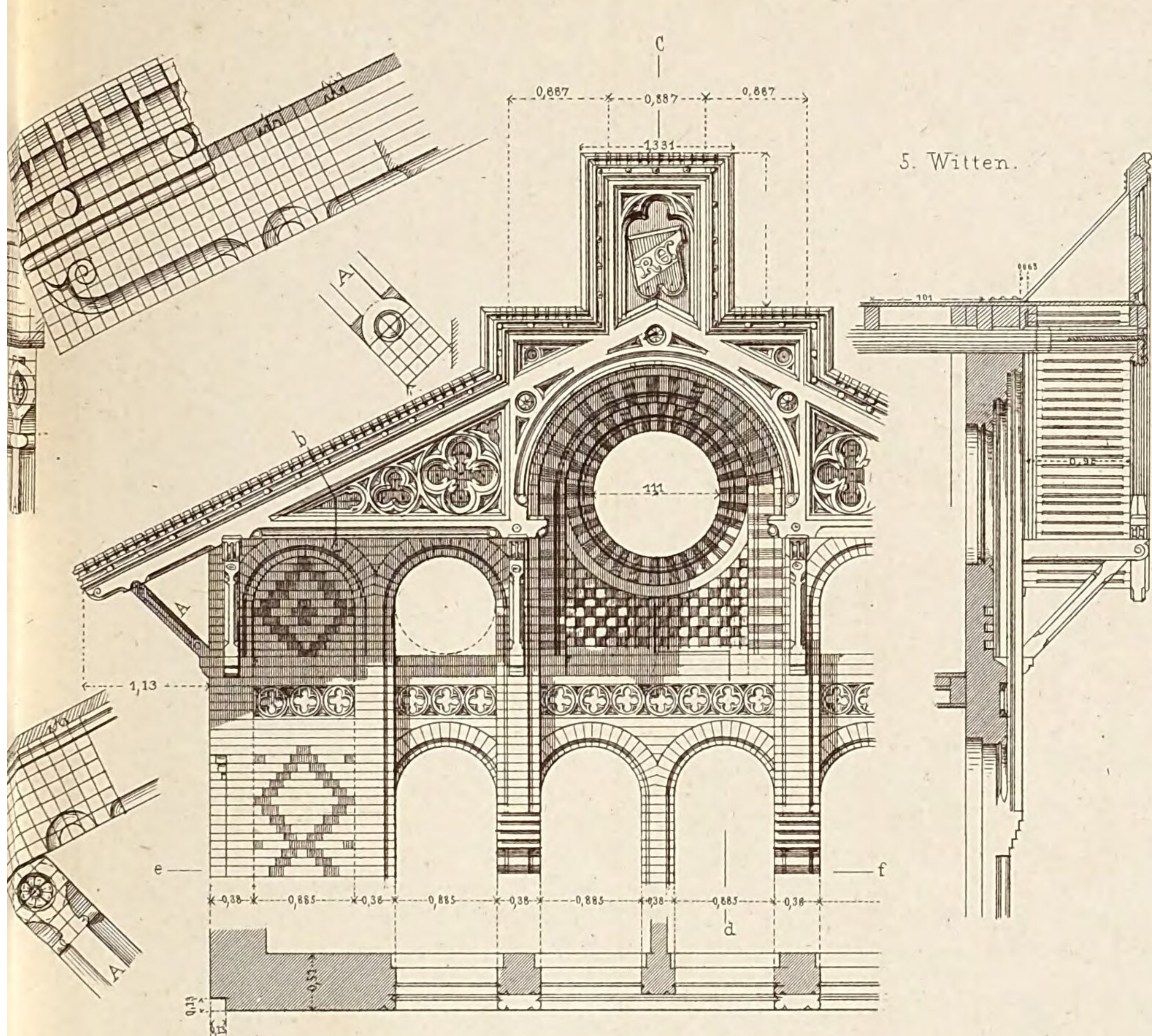


10. (Neanderthal.)

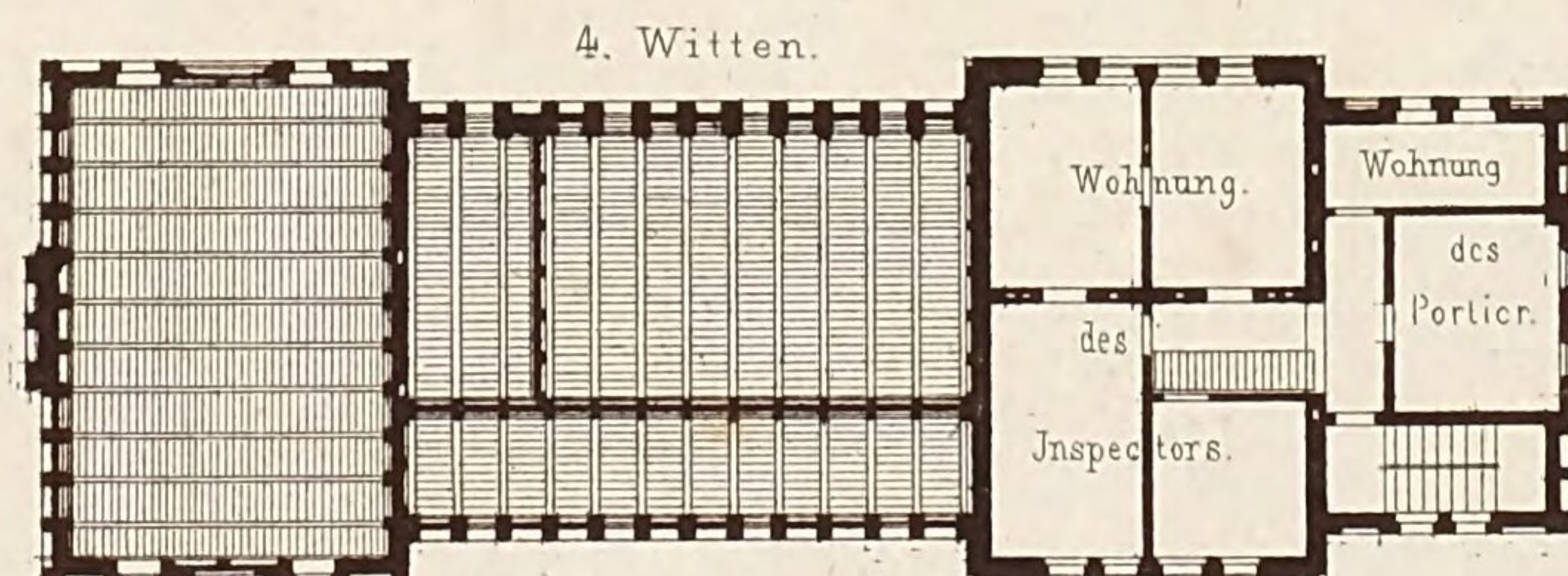
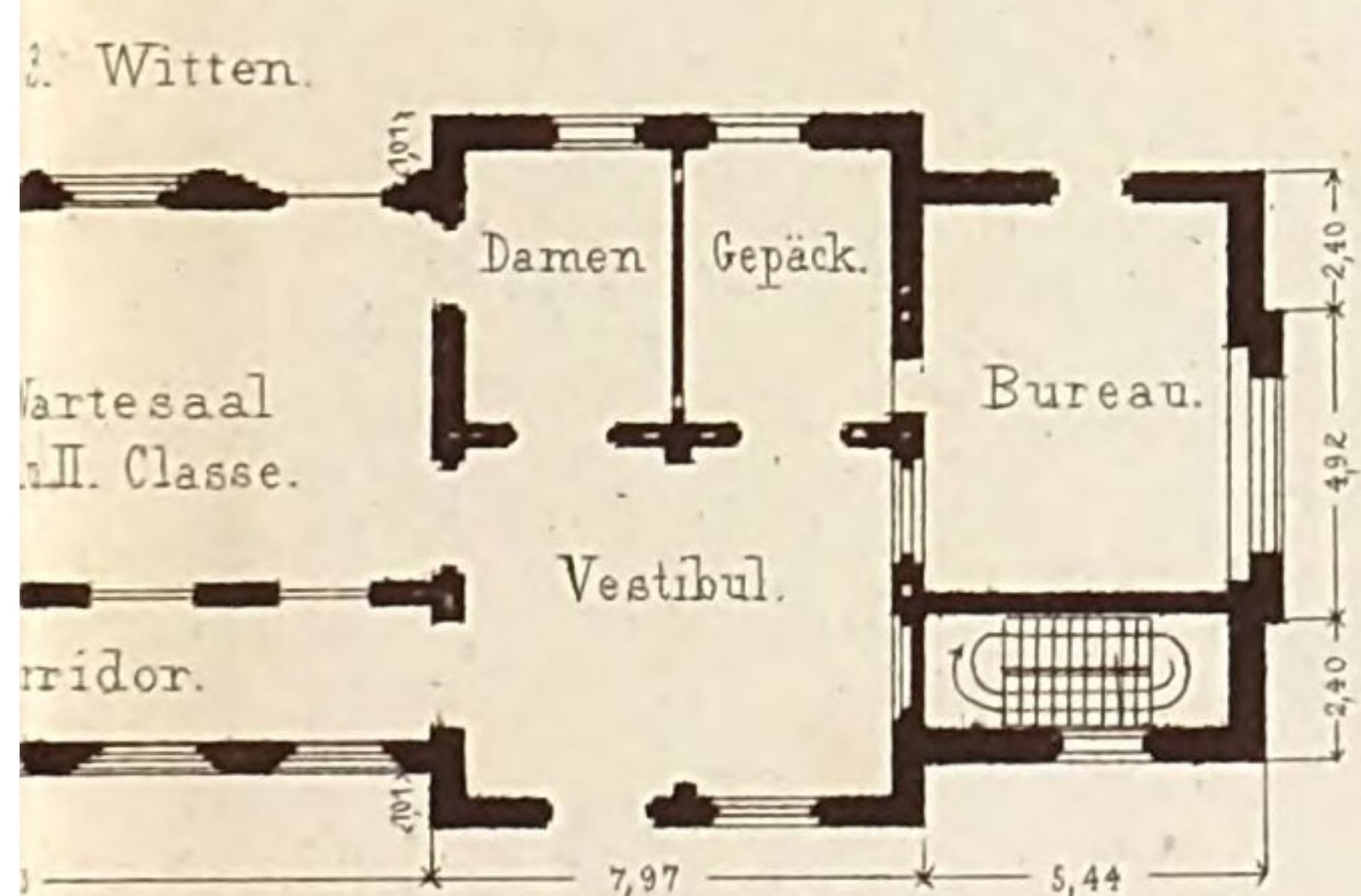


6. Witten.

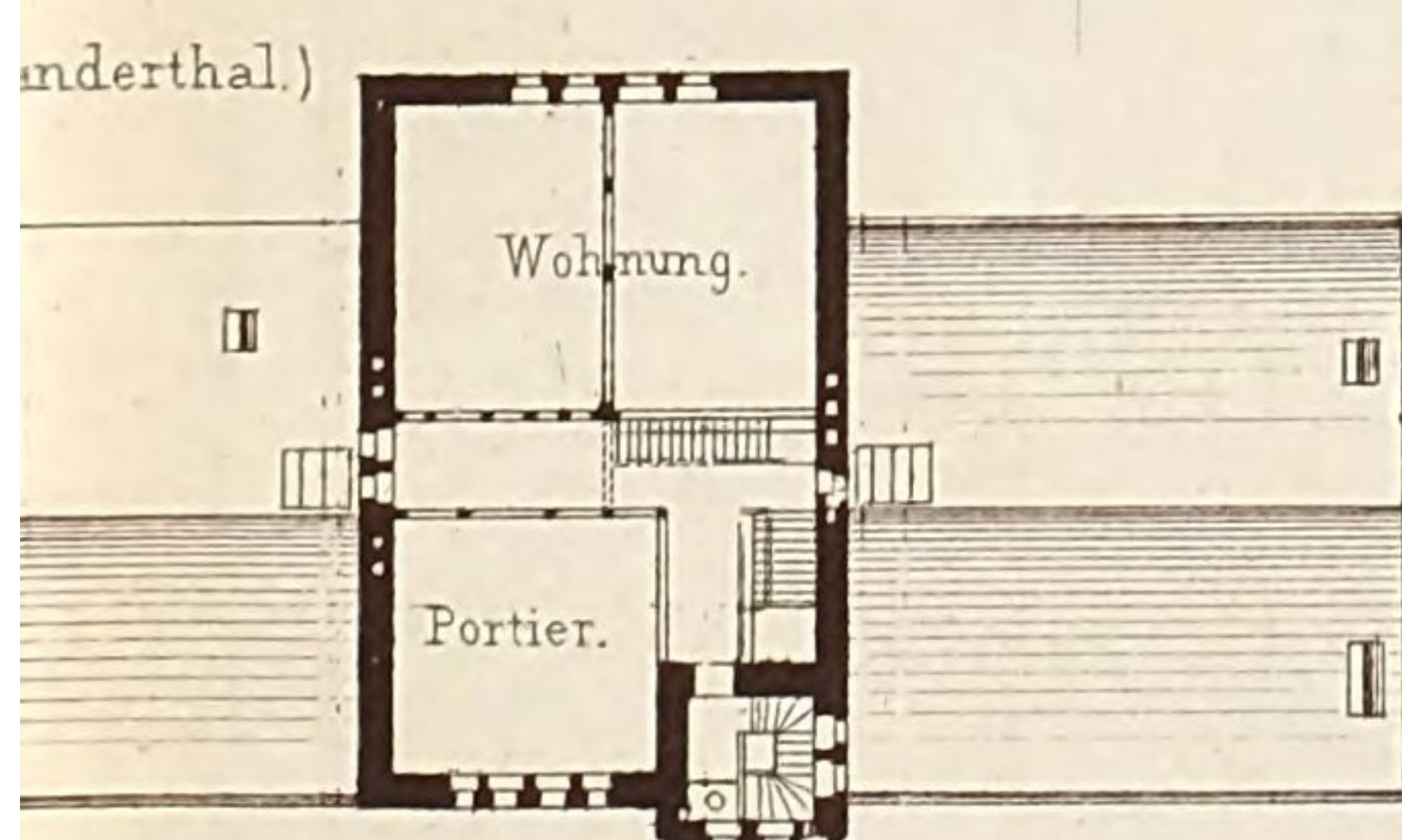




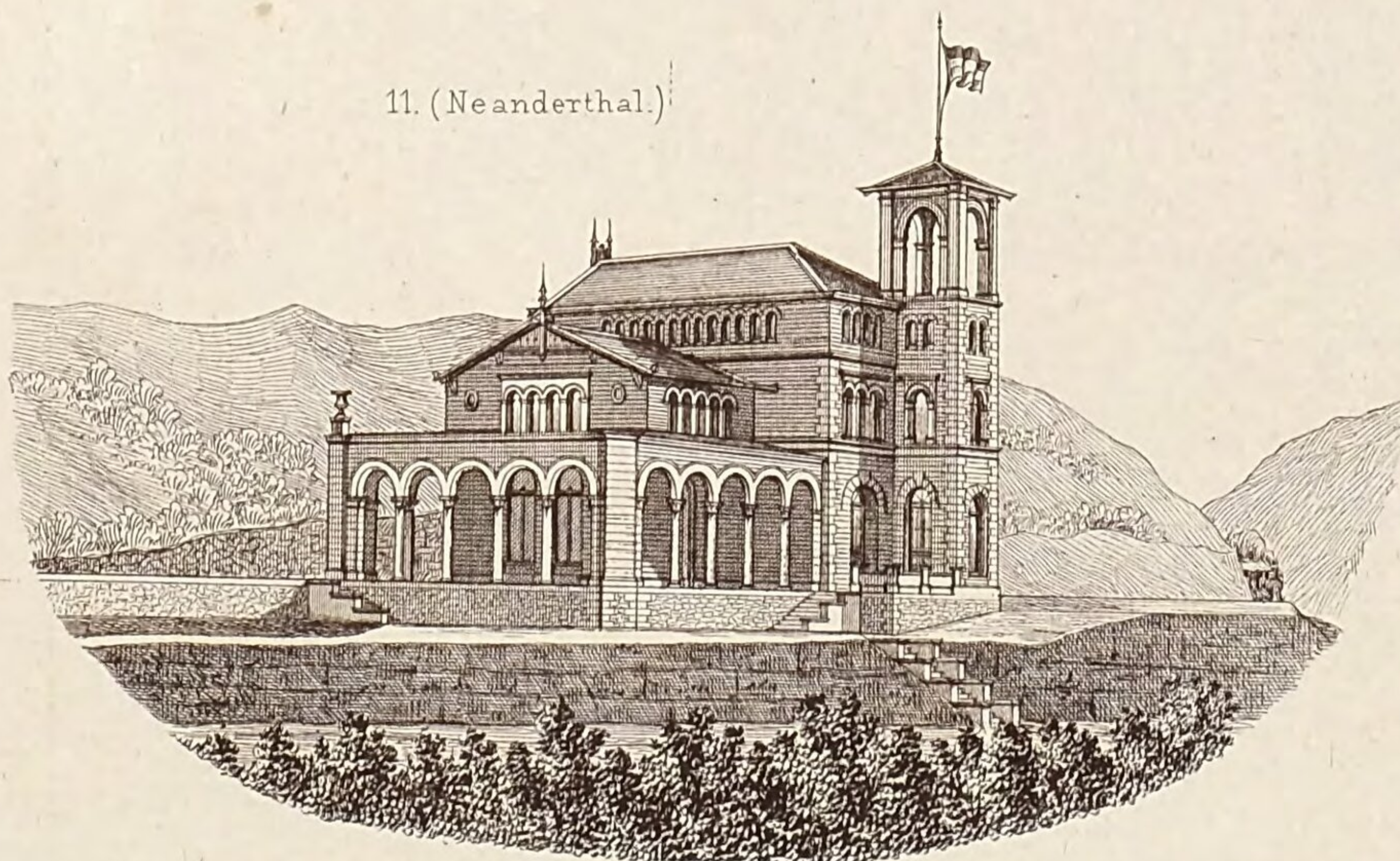
8. Plaidt u.(Mettmann.)



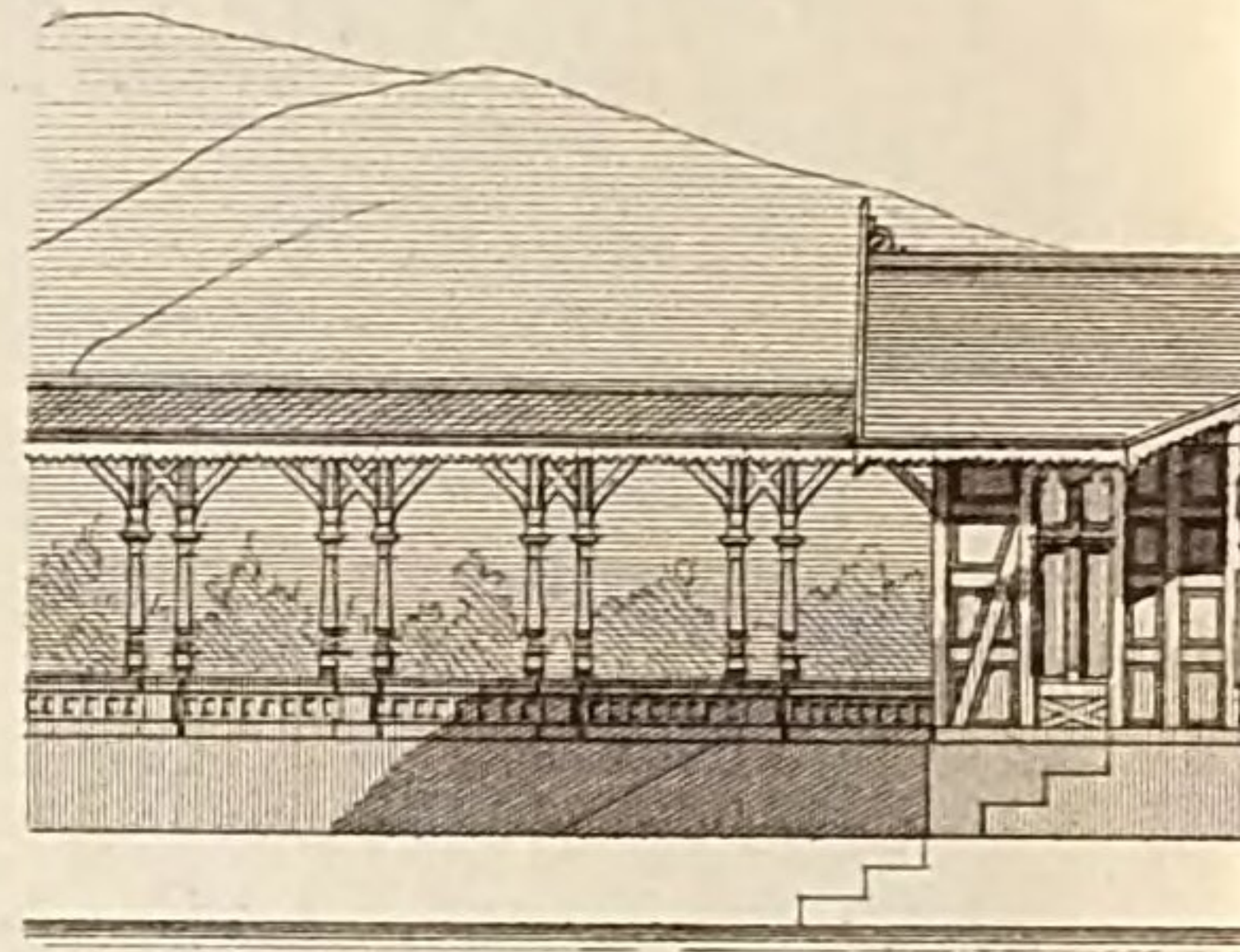
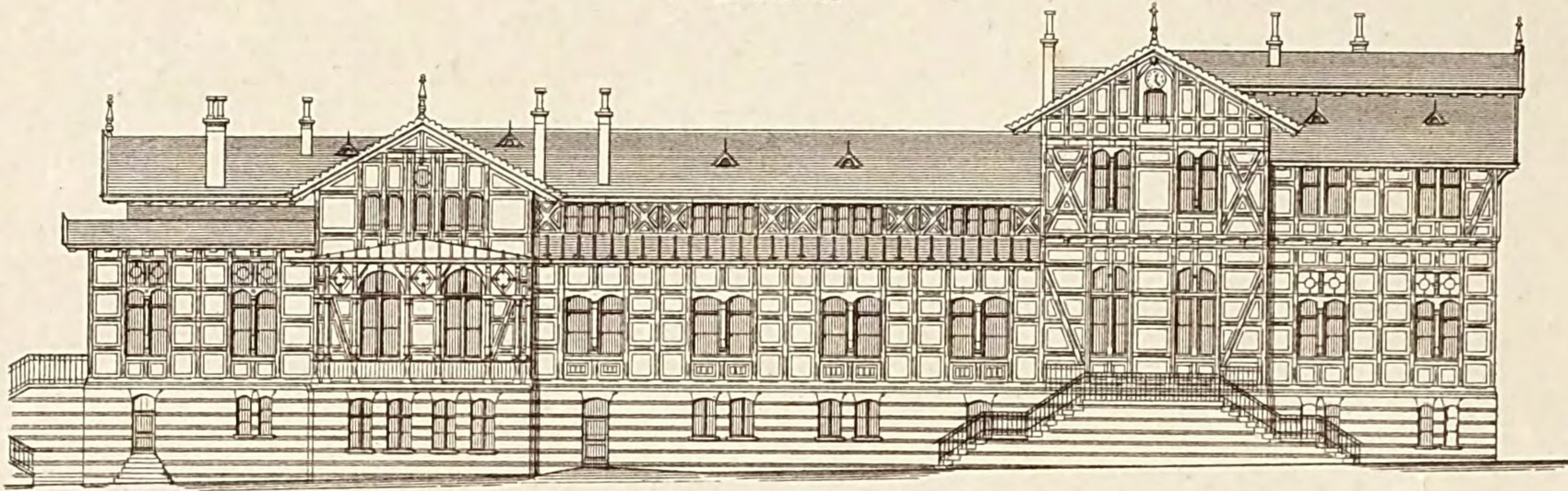
4. Witten.



11. (Neanderthal.)

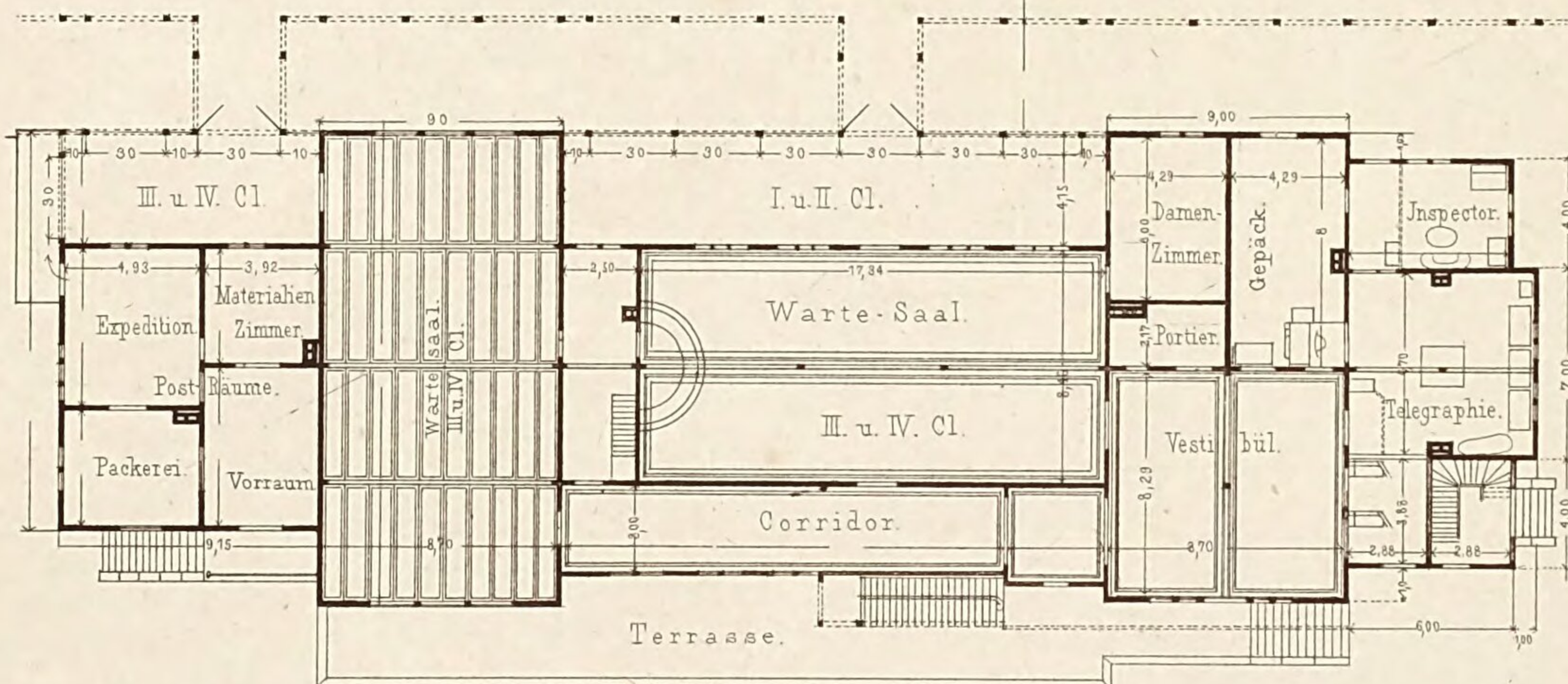


1. Elberfeld.



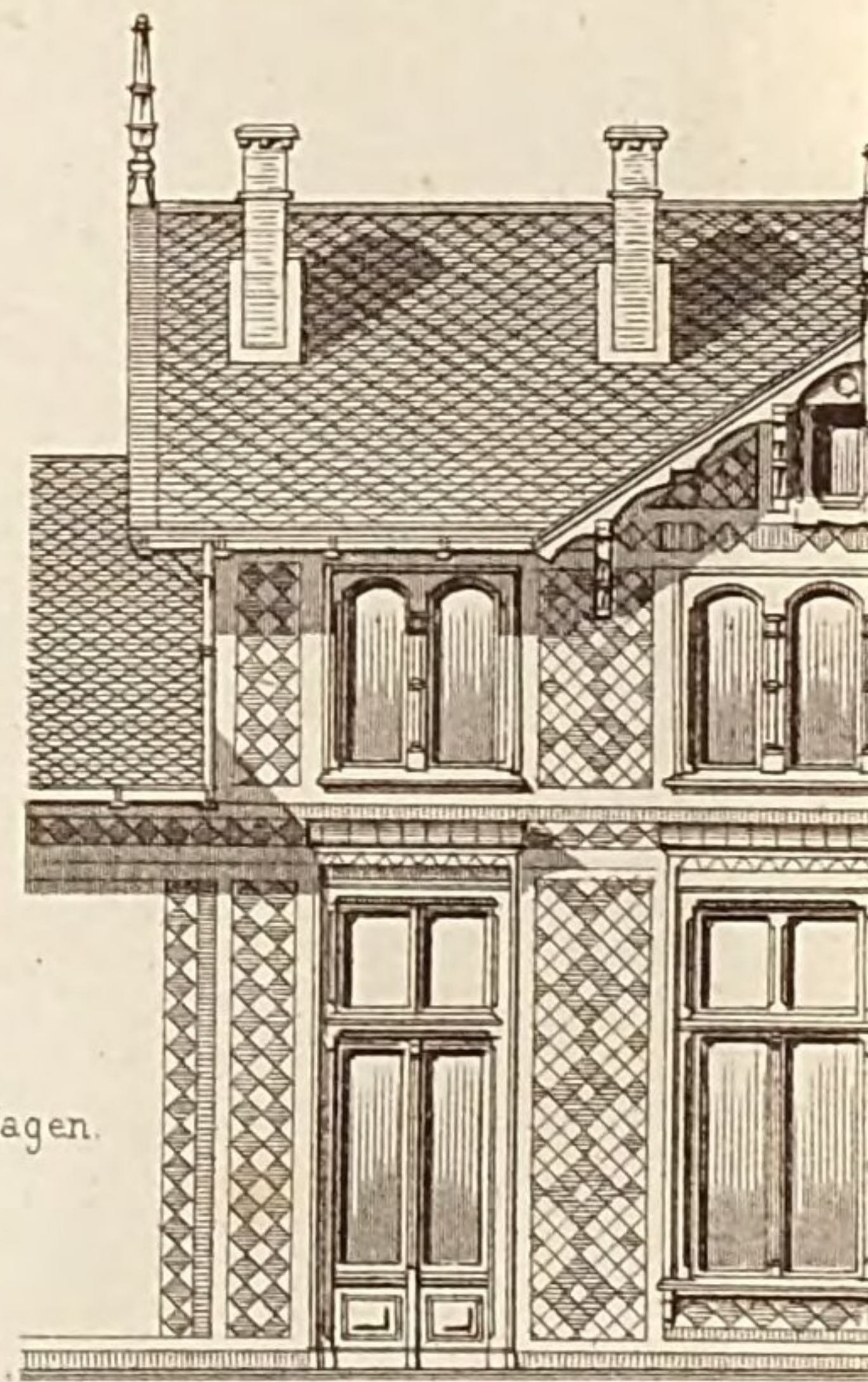
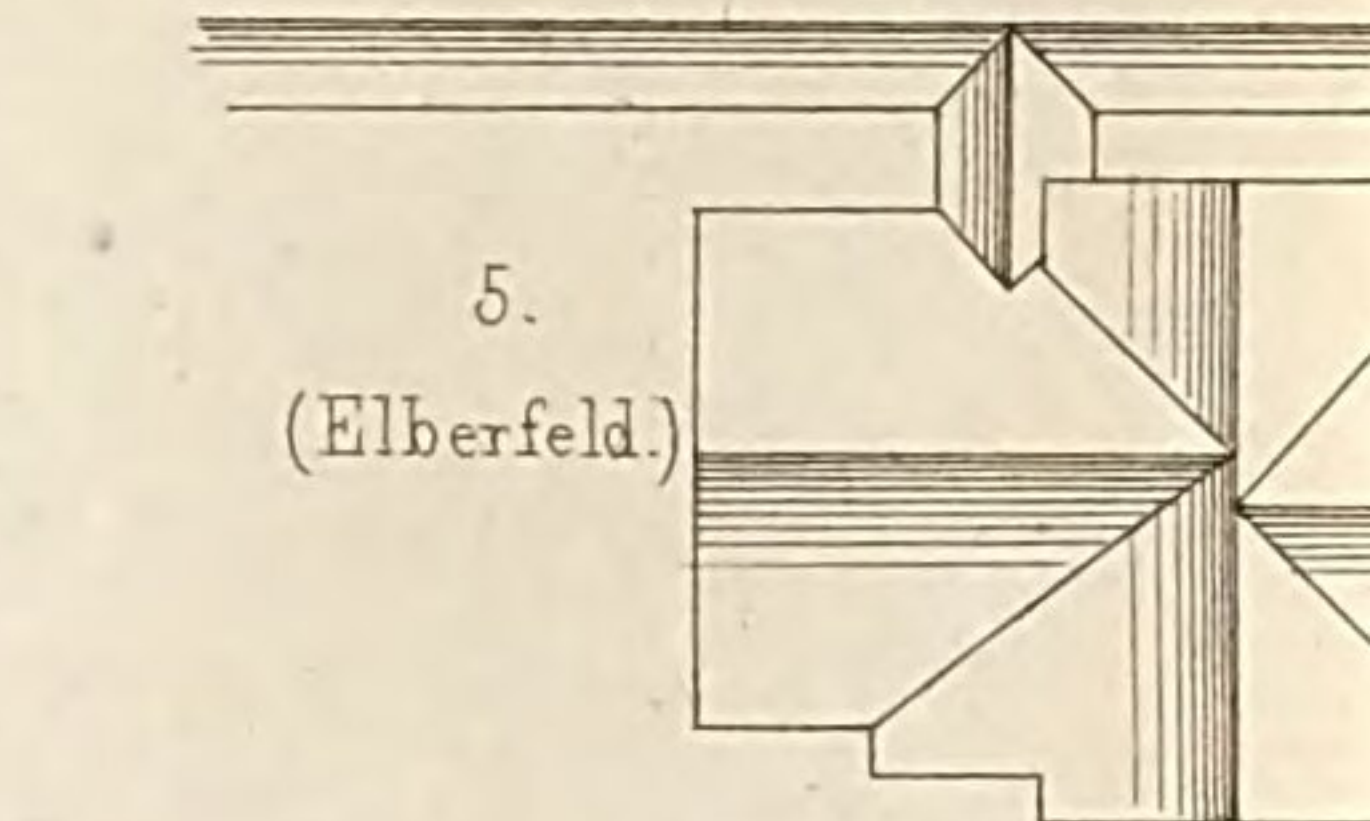
Perronhallen.

Perronhallen.



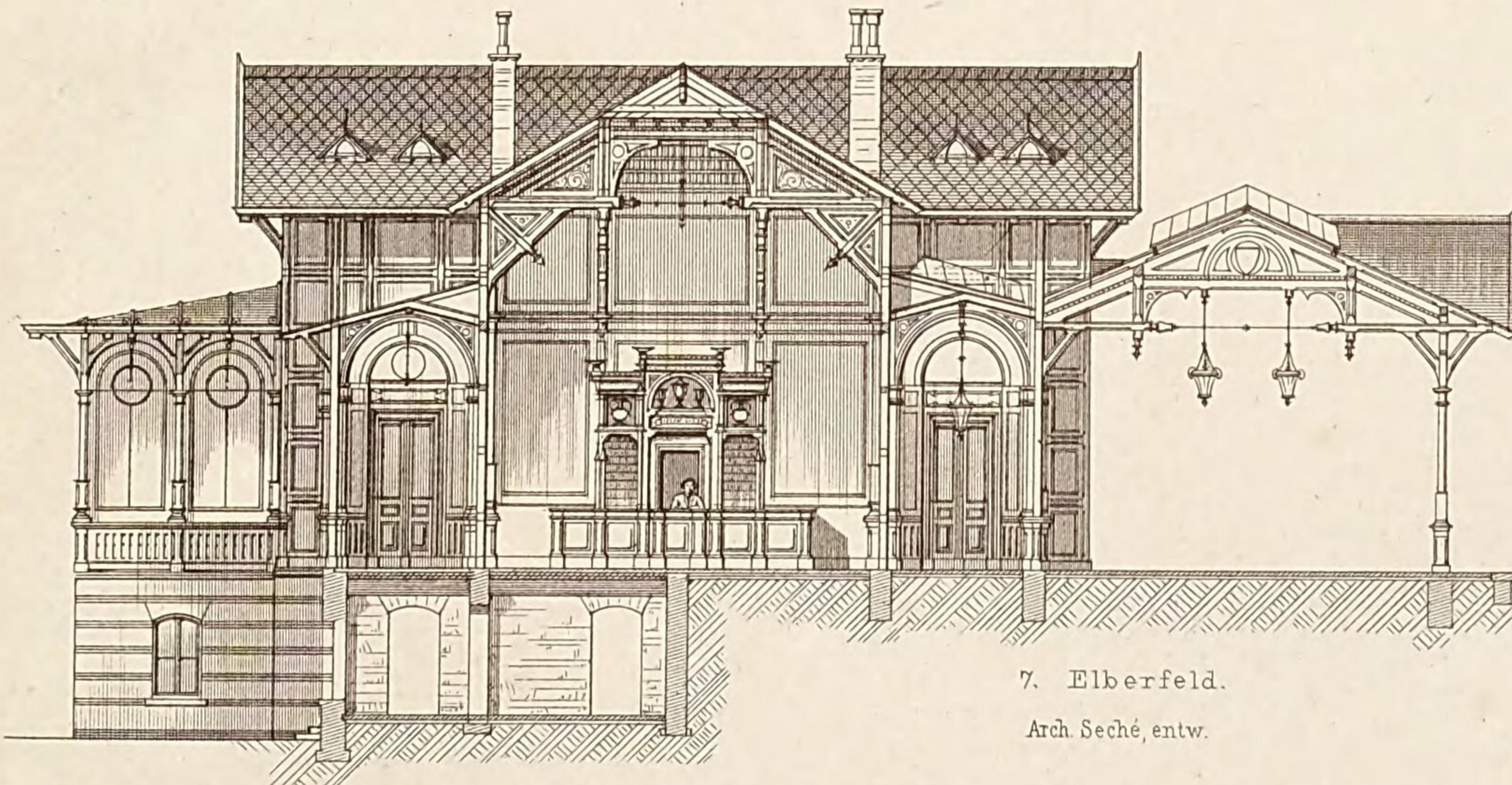
4. (Elberfeld.)

5.
(Elberfeld.)



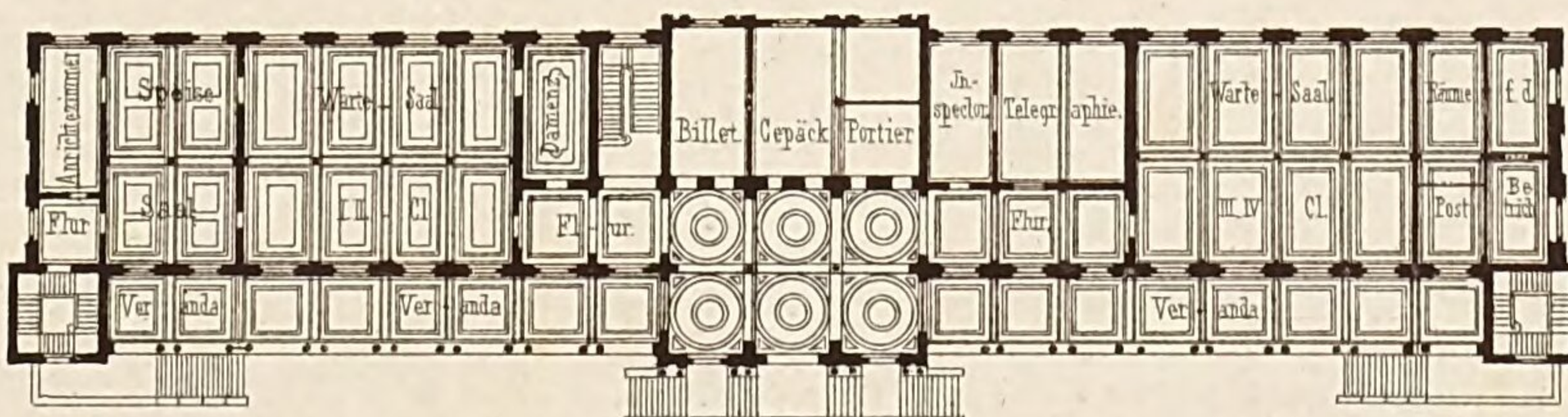
8. Hagen.

Arch.

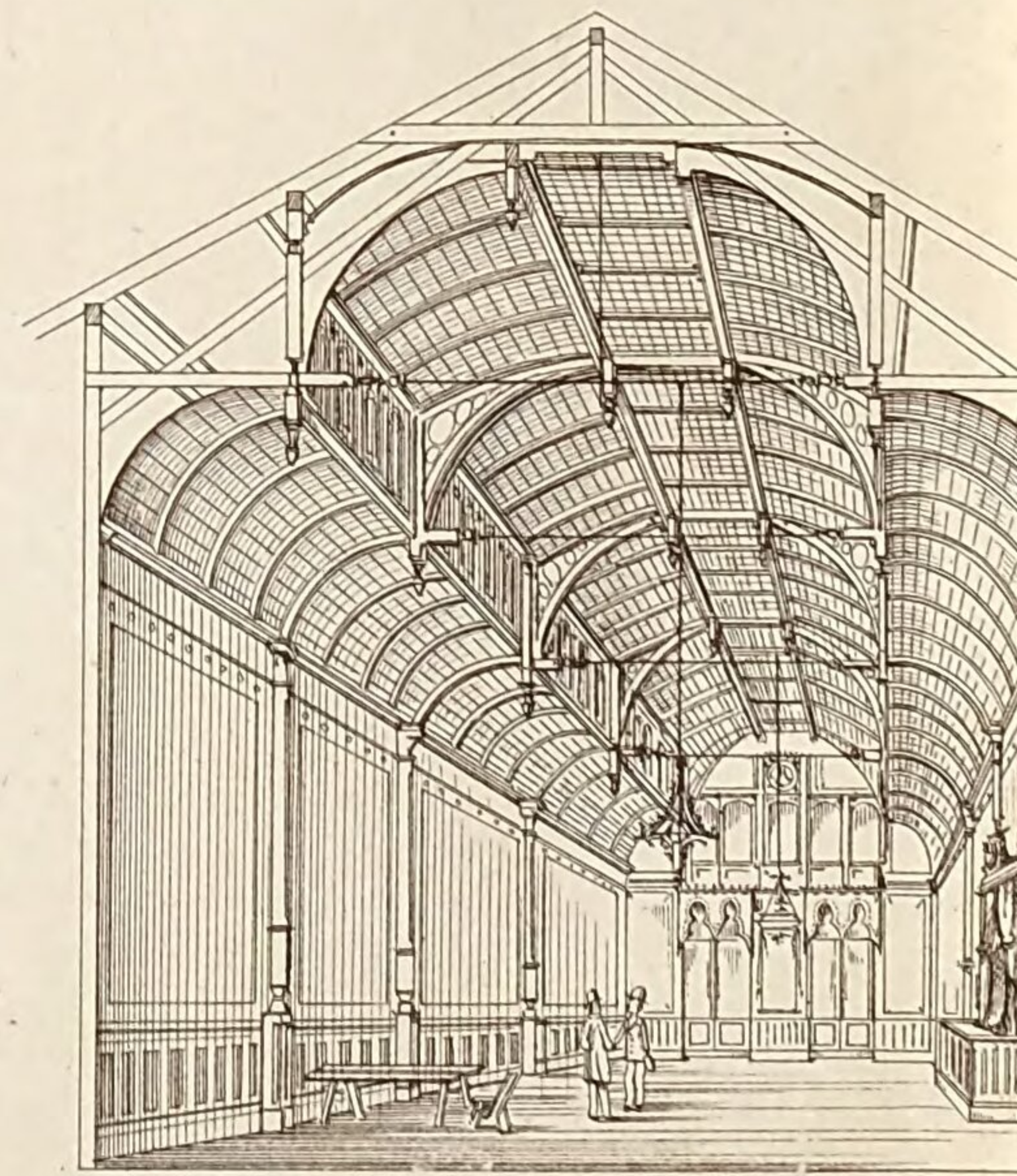


7. Elberfeld.

Arch. Seché, entw.

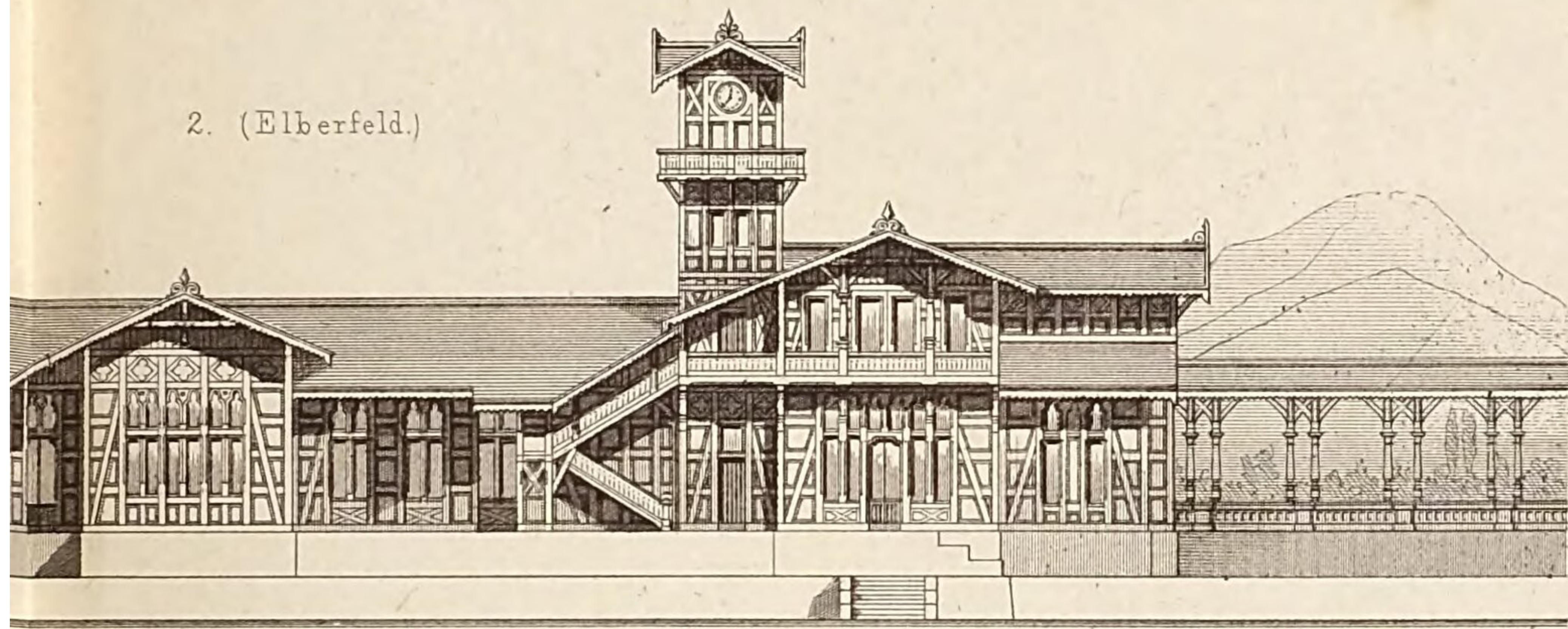


11. (Elberfeld.) Empfangsgebäude u. Hôtel.

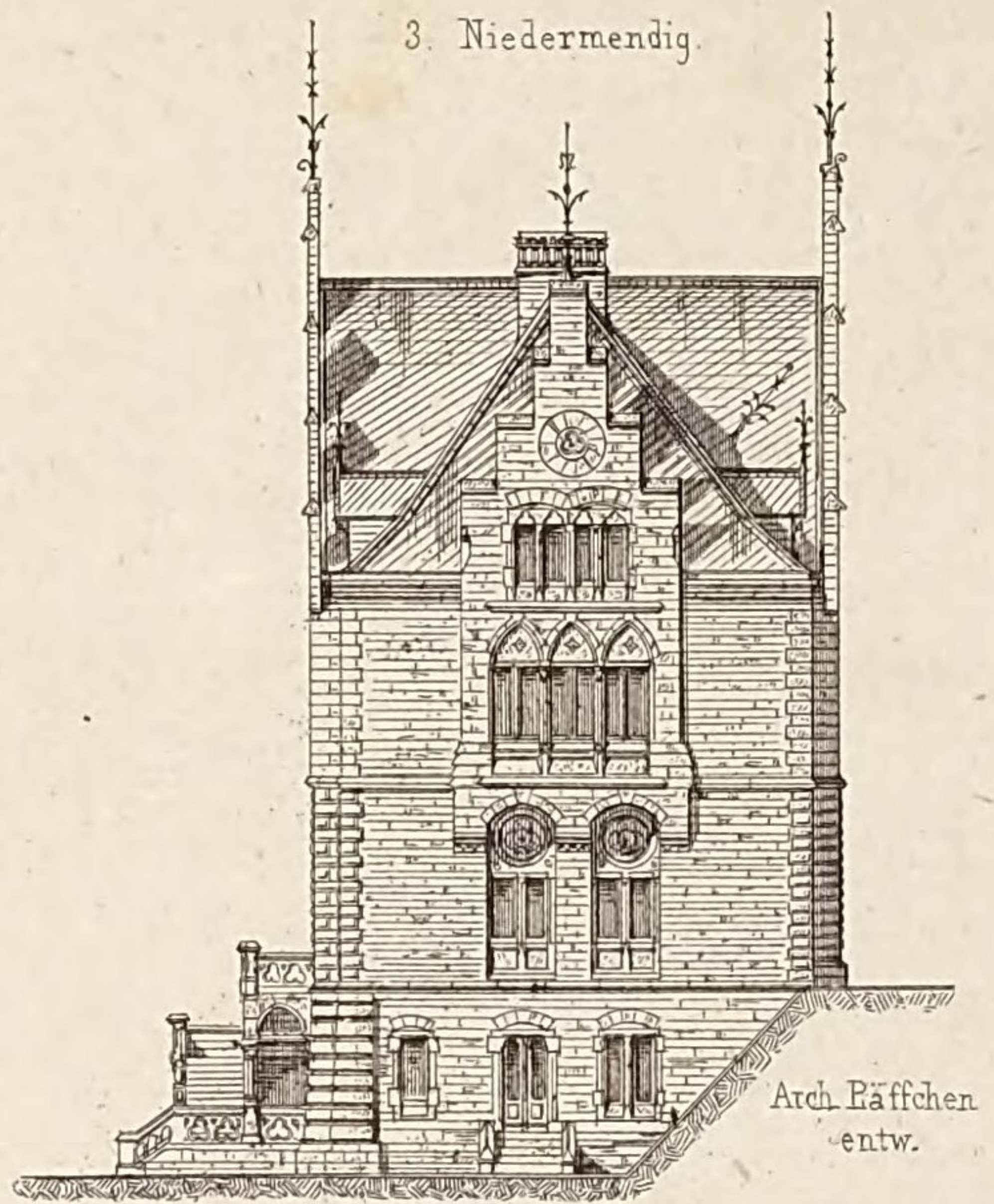


Arch. Seché entw.

2. (Elberfeld.)

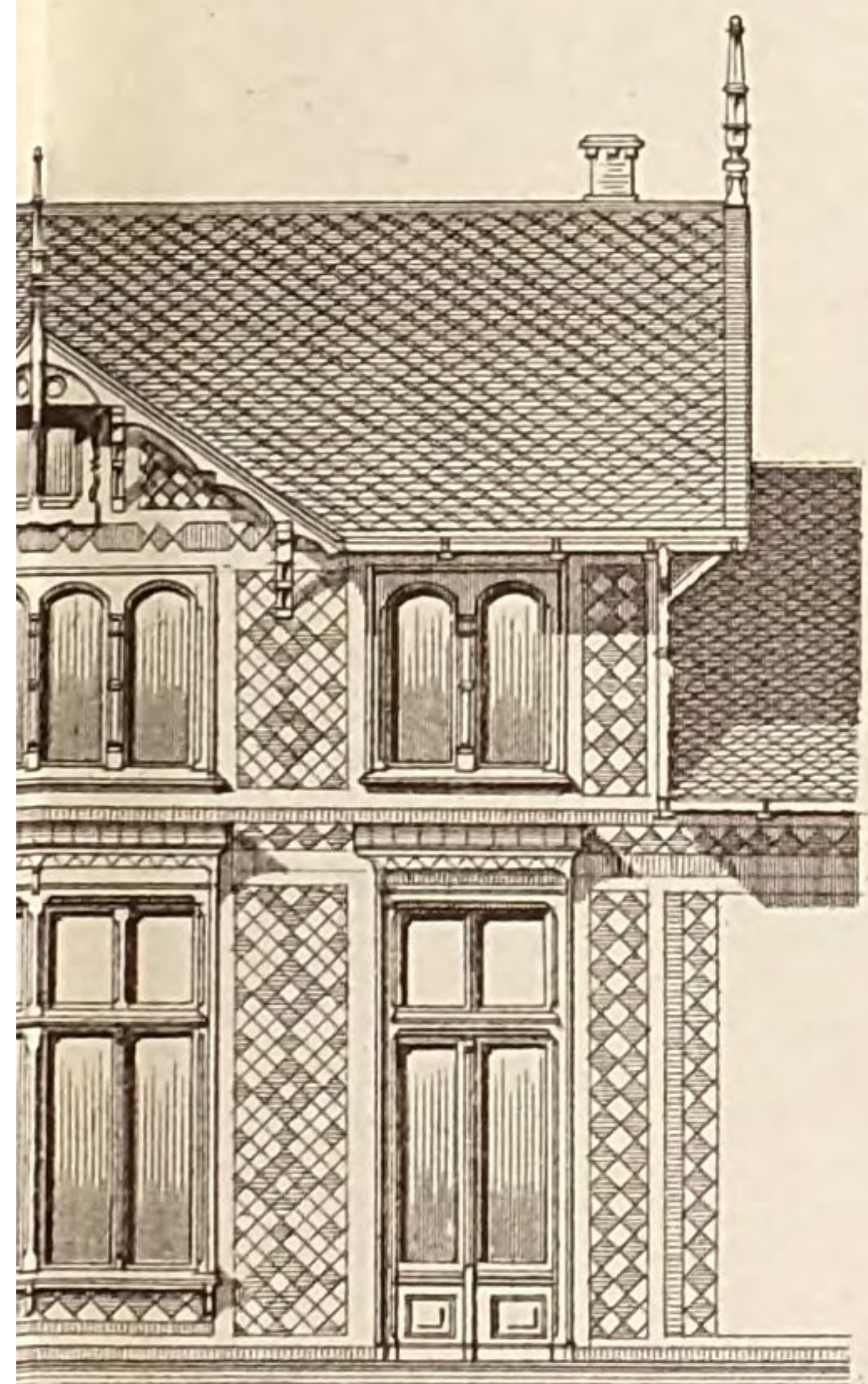
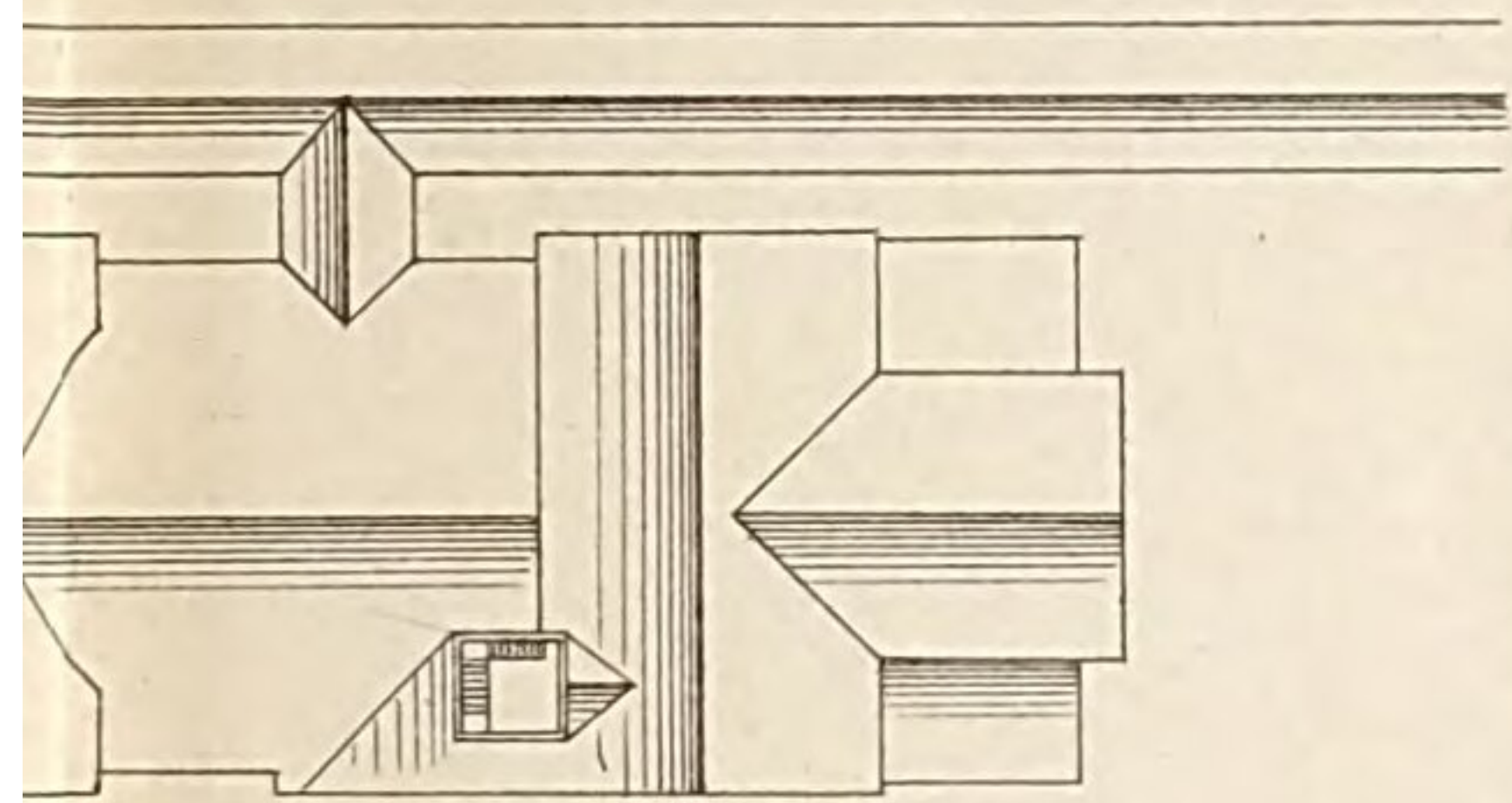
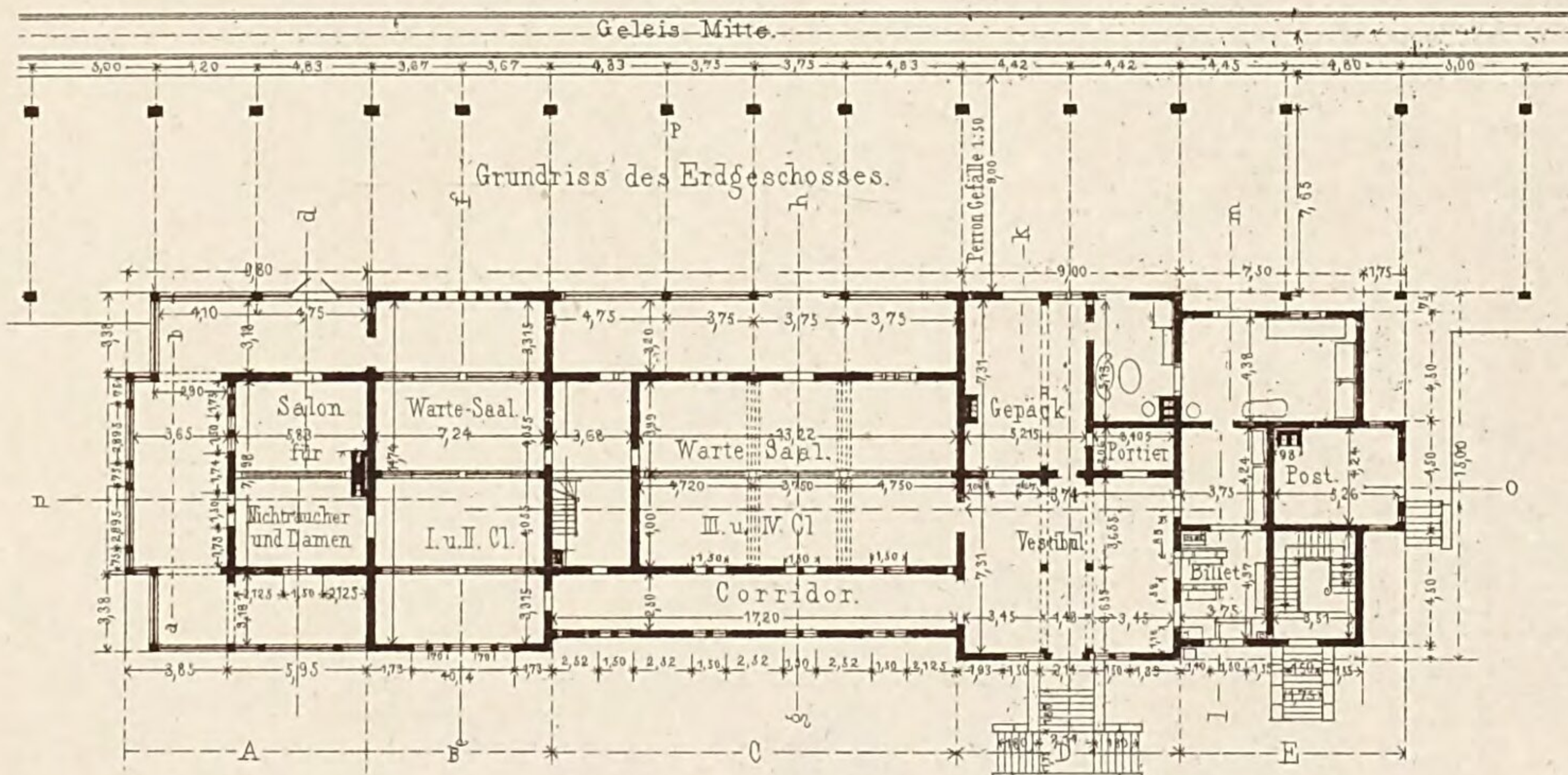


3. Niedermendig.



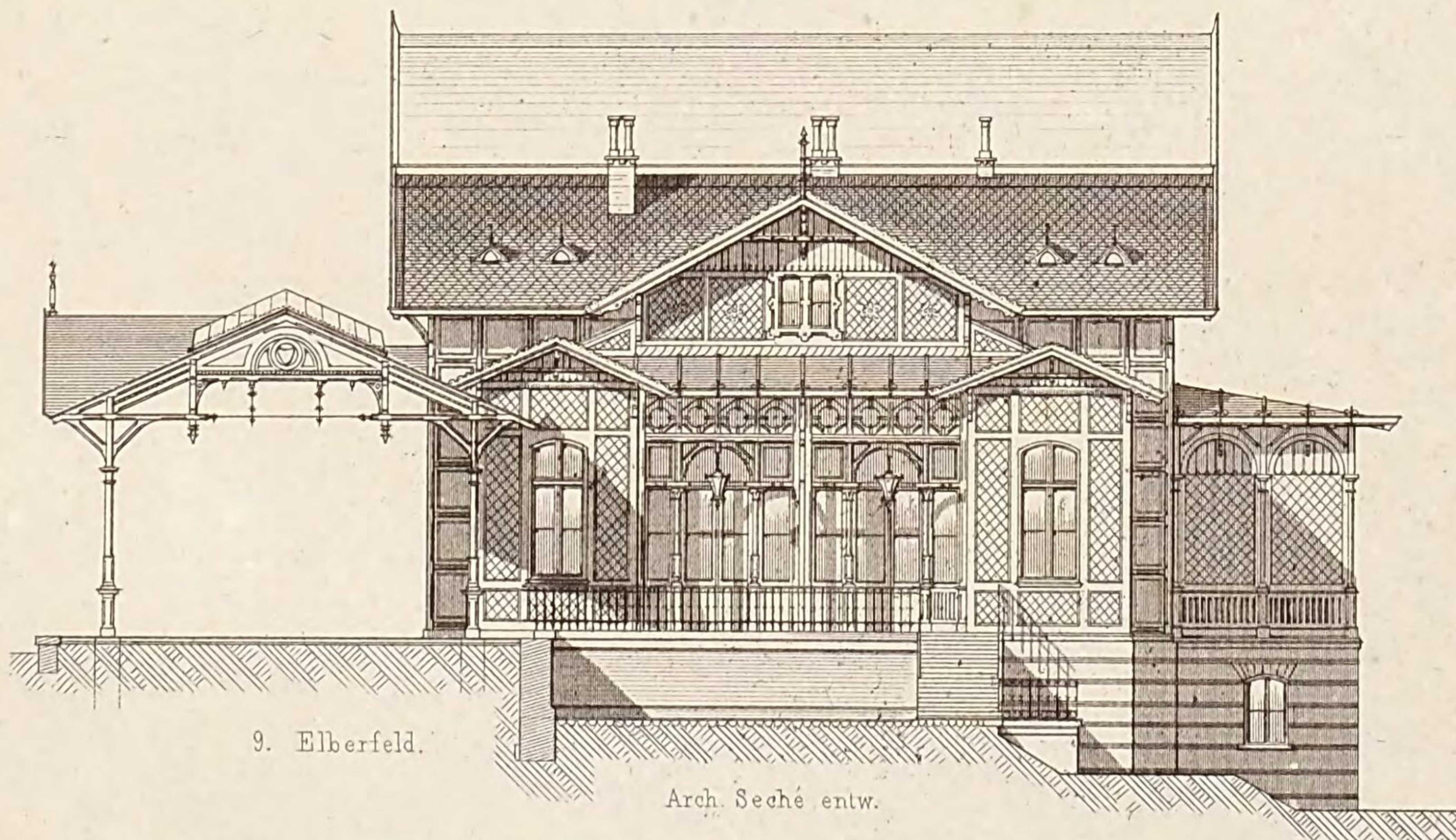
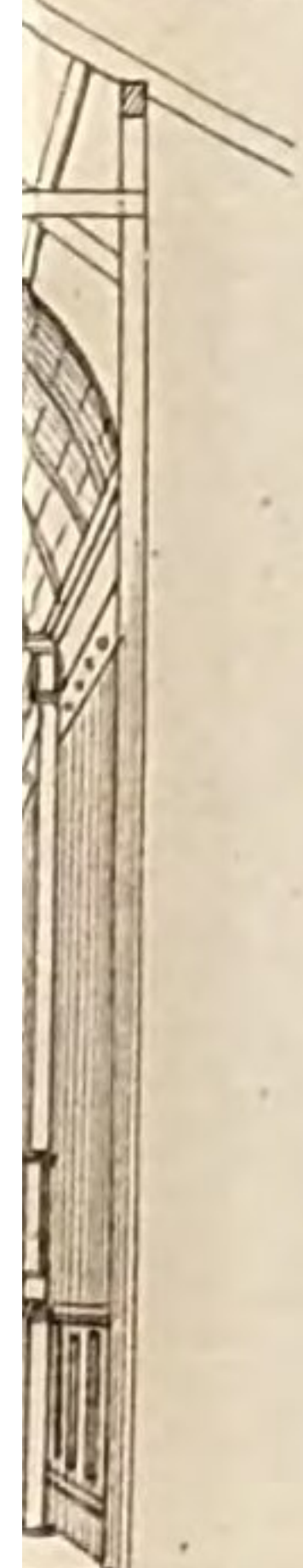
Arch. Rätzchen entw.

6. Oberbarmen.



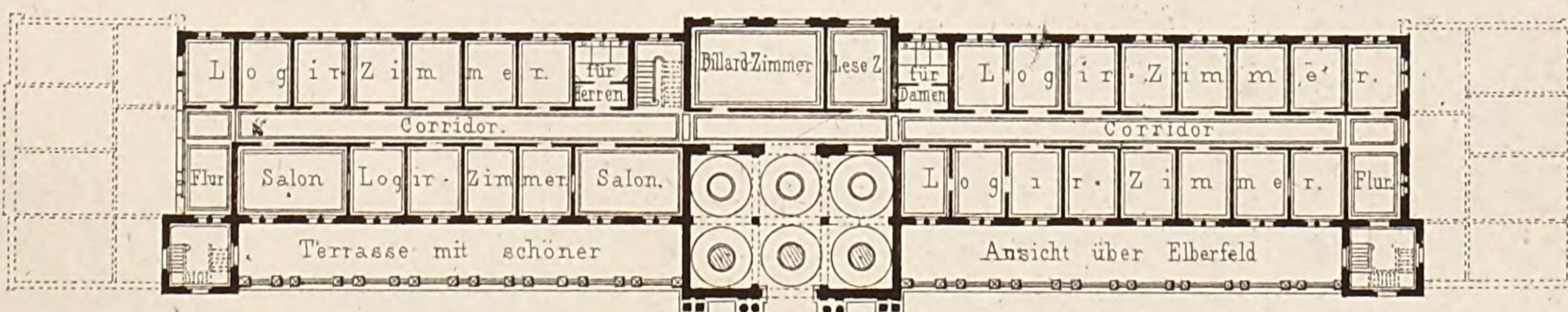
Päffchen entw.

10. Elberfeld.

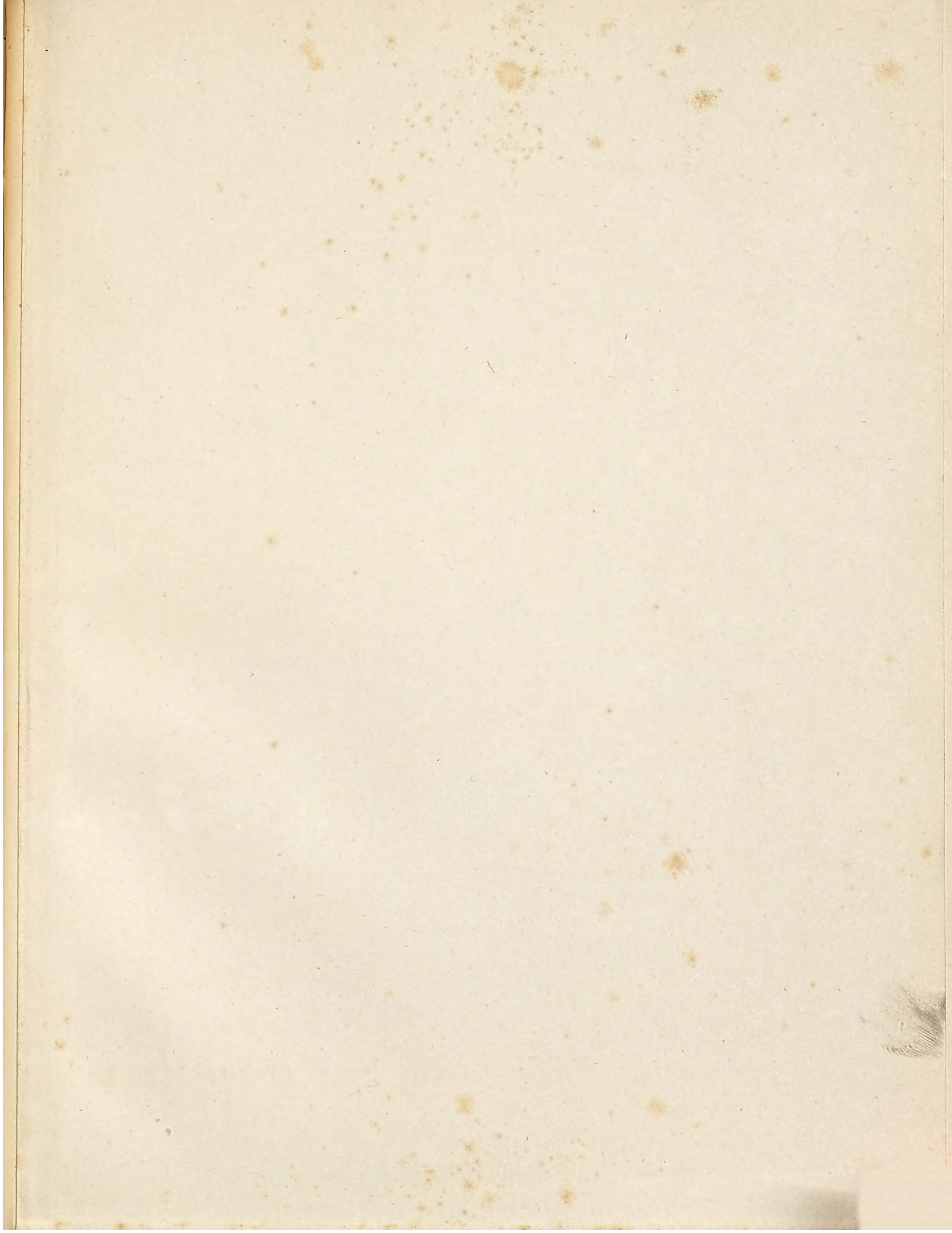


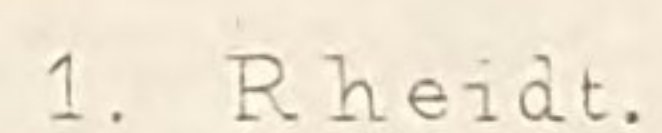
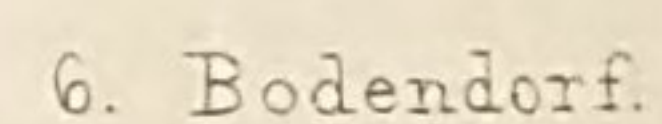
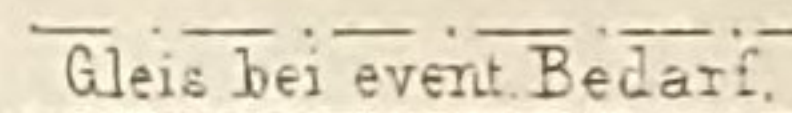
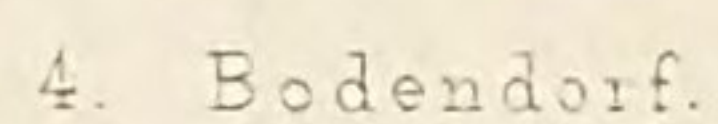
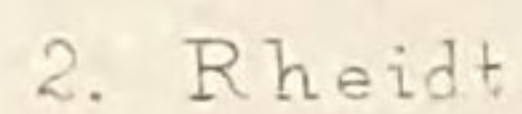
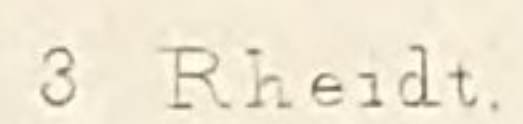
9. Elberfeld.

Arch. Seché entw.



12. (Elberfeld) Empfangsgebäude u. Hôtel.

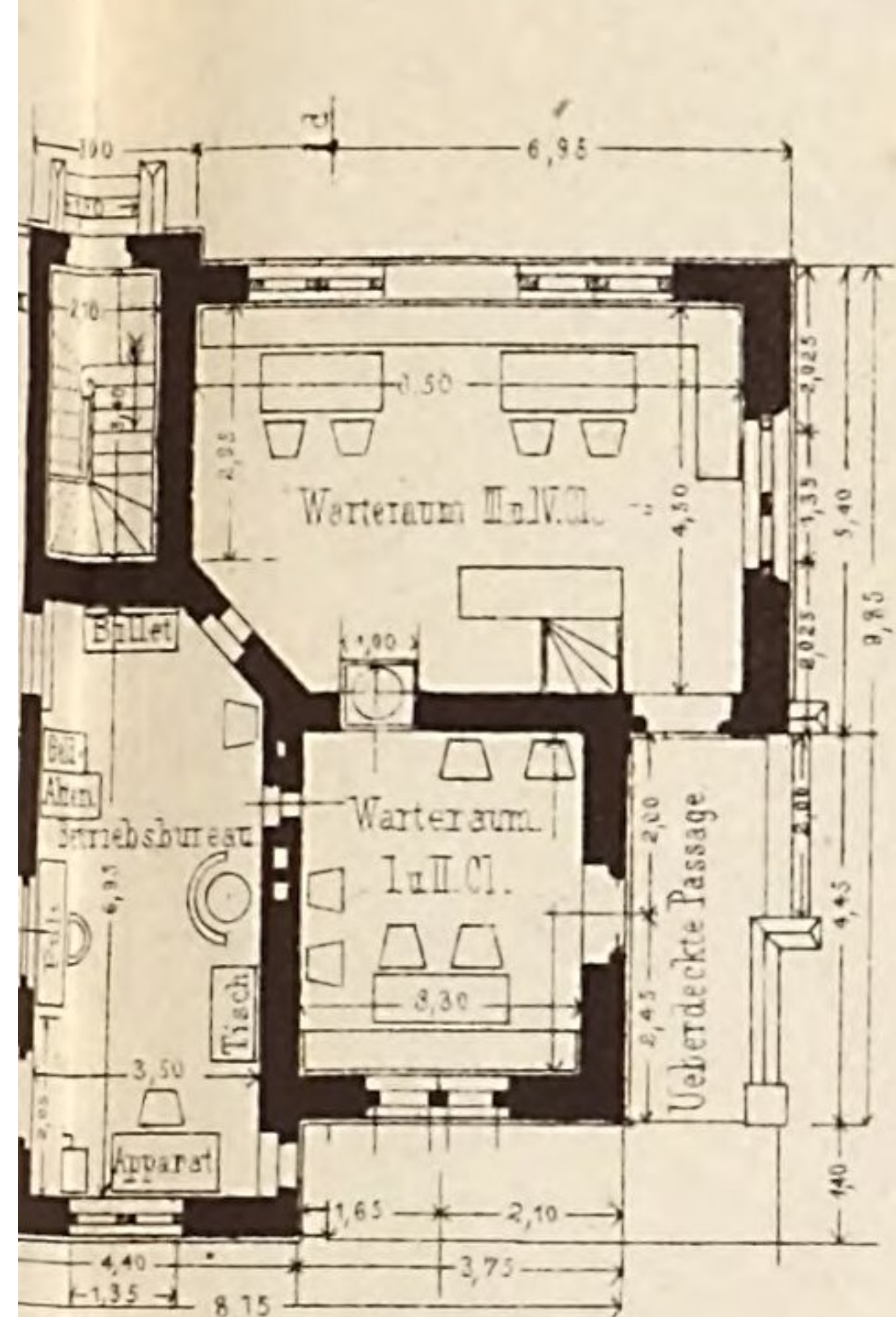




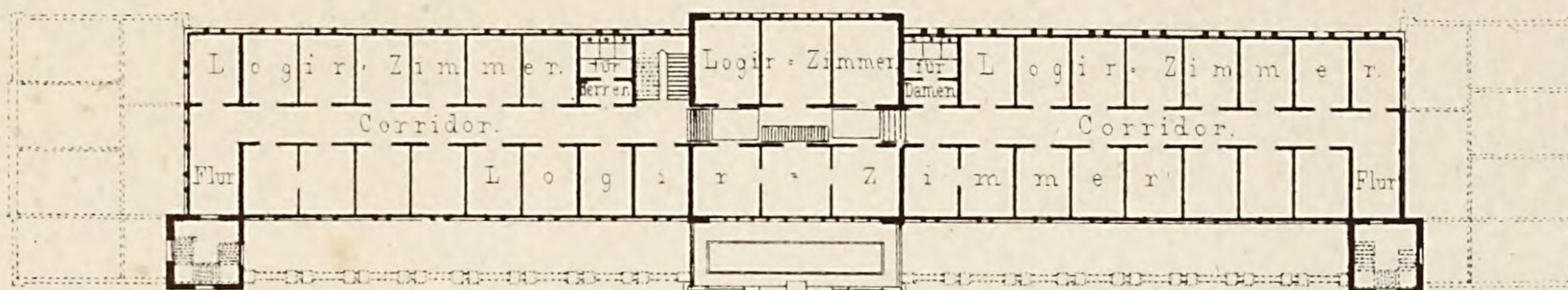
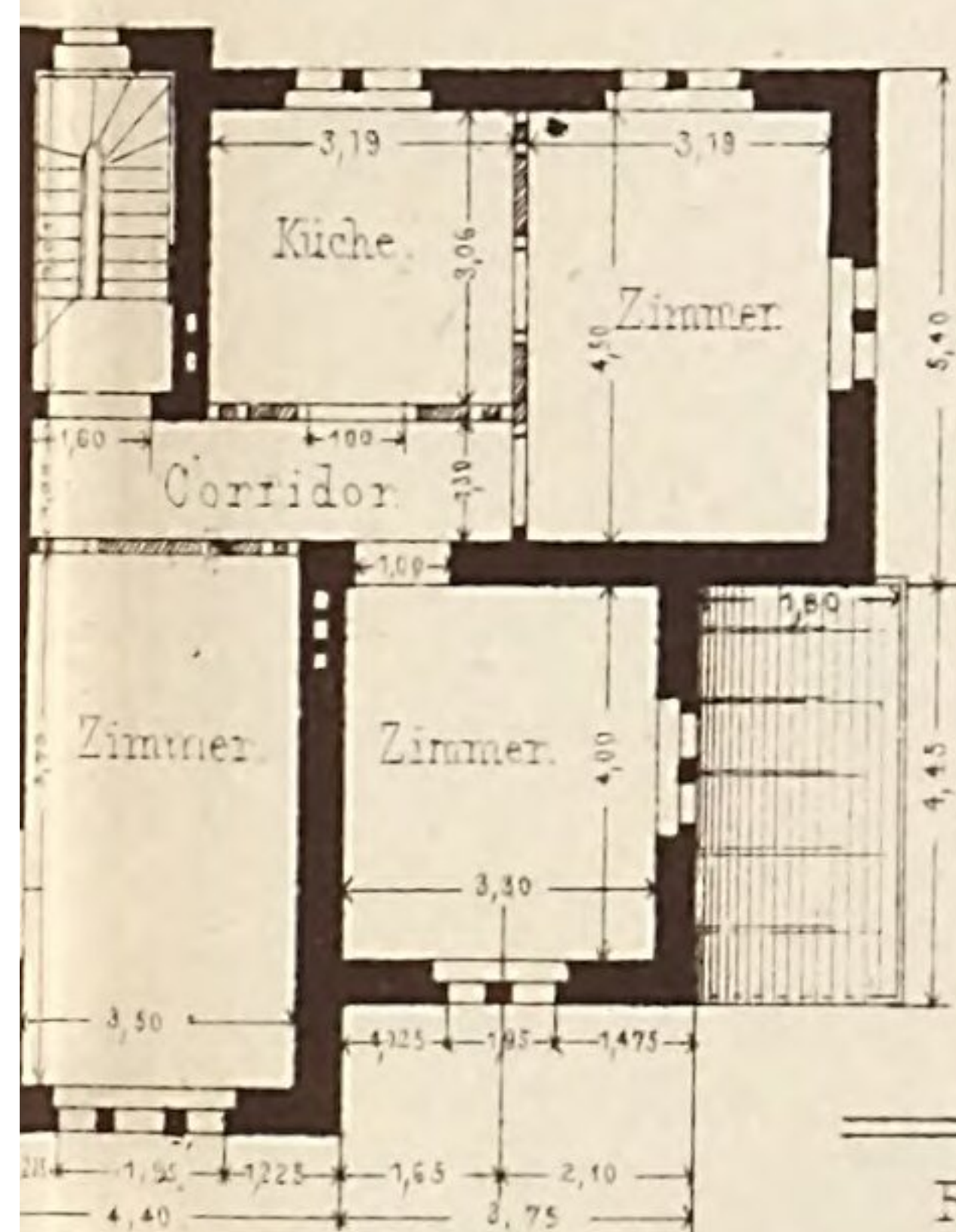
8. 9. 10. Empfan

lauf period

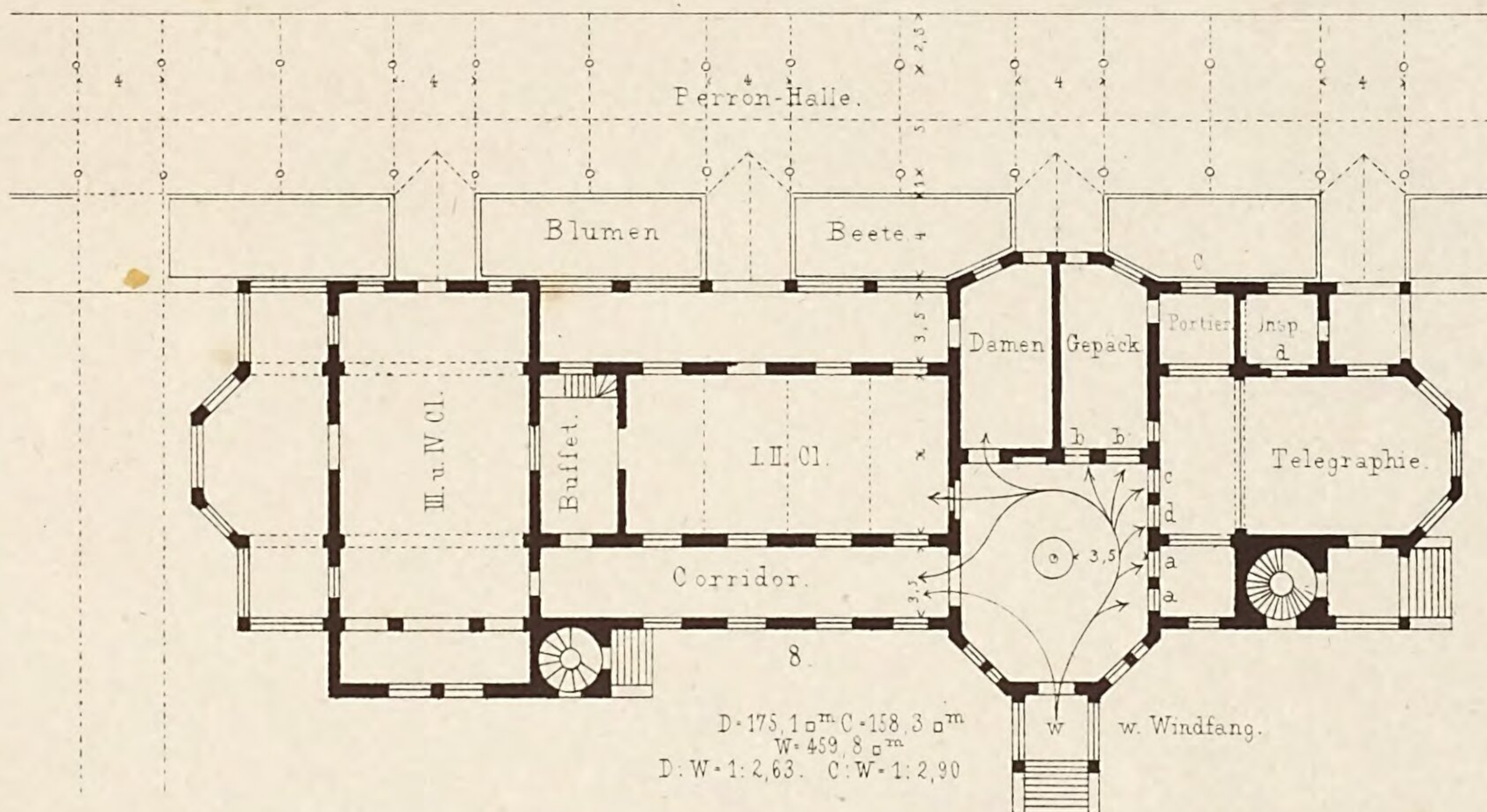
Vergrößerung b



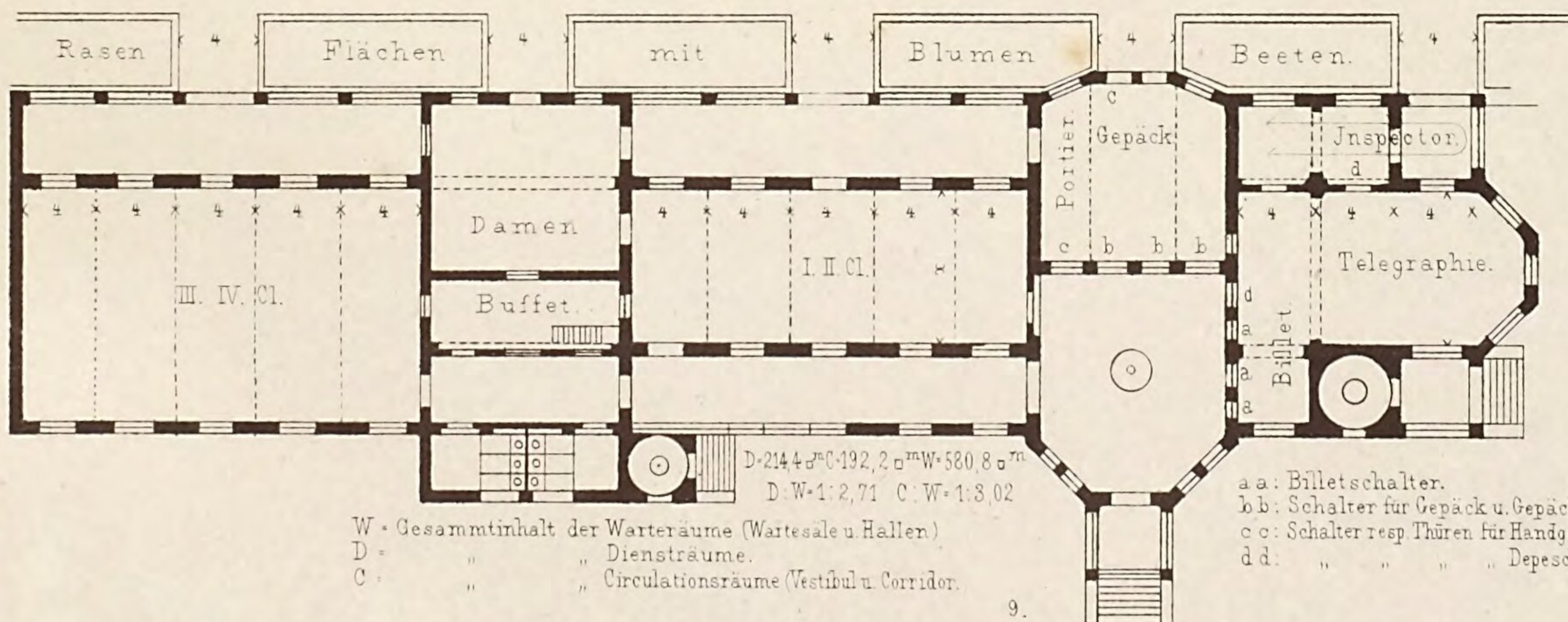
8. Bodendorf



7. (Elberfeld, Empfangsgebäude u. Hôtel.)

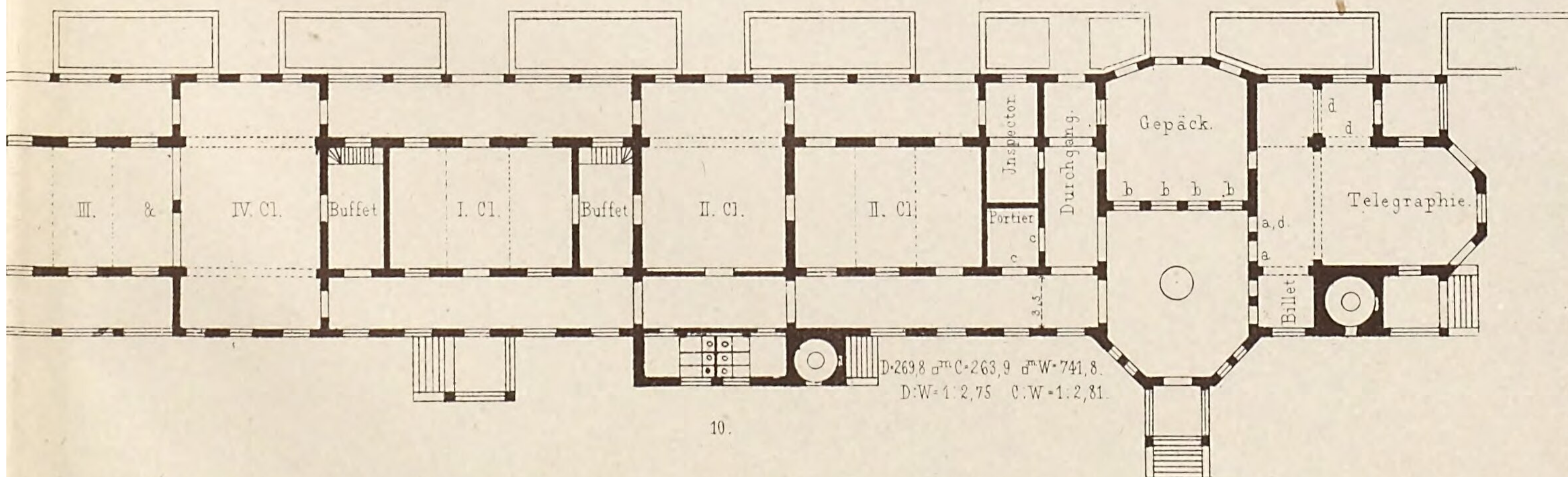


B. Für die Breite des Corridors würden, wenn keine Rücksicht auf die spätere Vergrößerung zu nehmen wäre, 2,75-3 m genügen



W: Gesamtinhalt der Warteräume (Wartesäle u. Hallen)
D: " " Diensträume.
C: " " Circulationsräume (Vestibul u. Corridor)

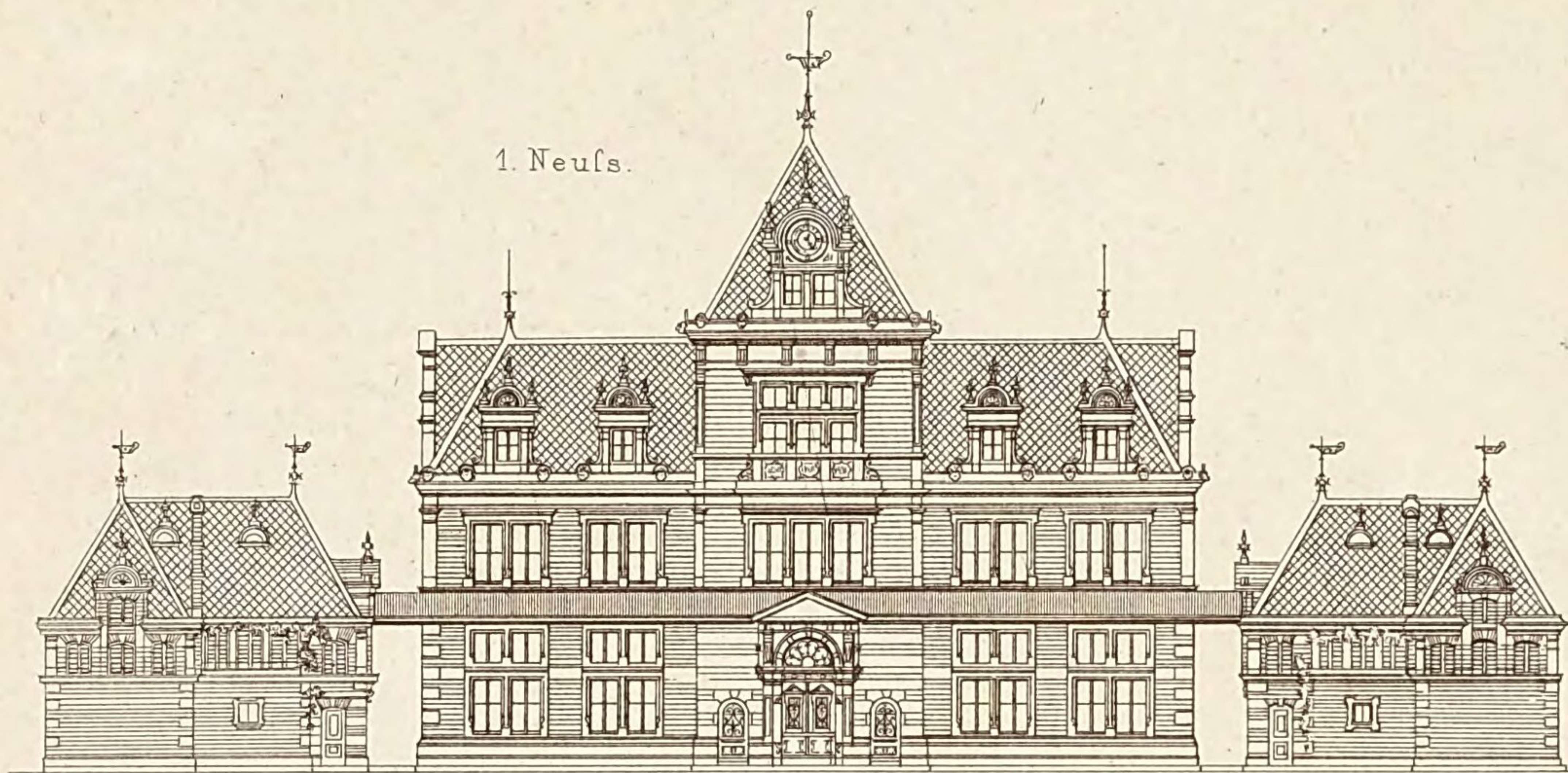
a a: Billettschalter.
b b: Schalter für Gepäck u. Gepäckscheine.
c c: Schalter resp. Thüren für Handgepäck.
d d: " " " " Depeschen-Abgabe



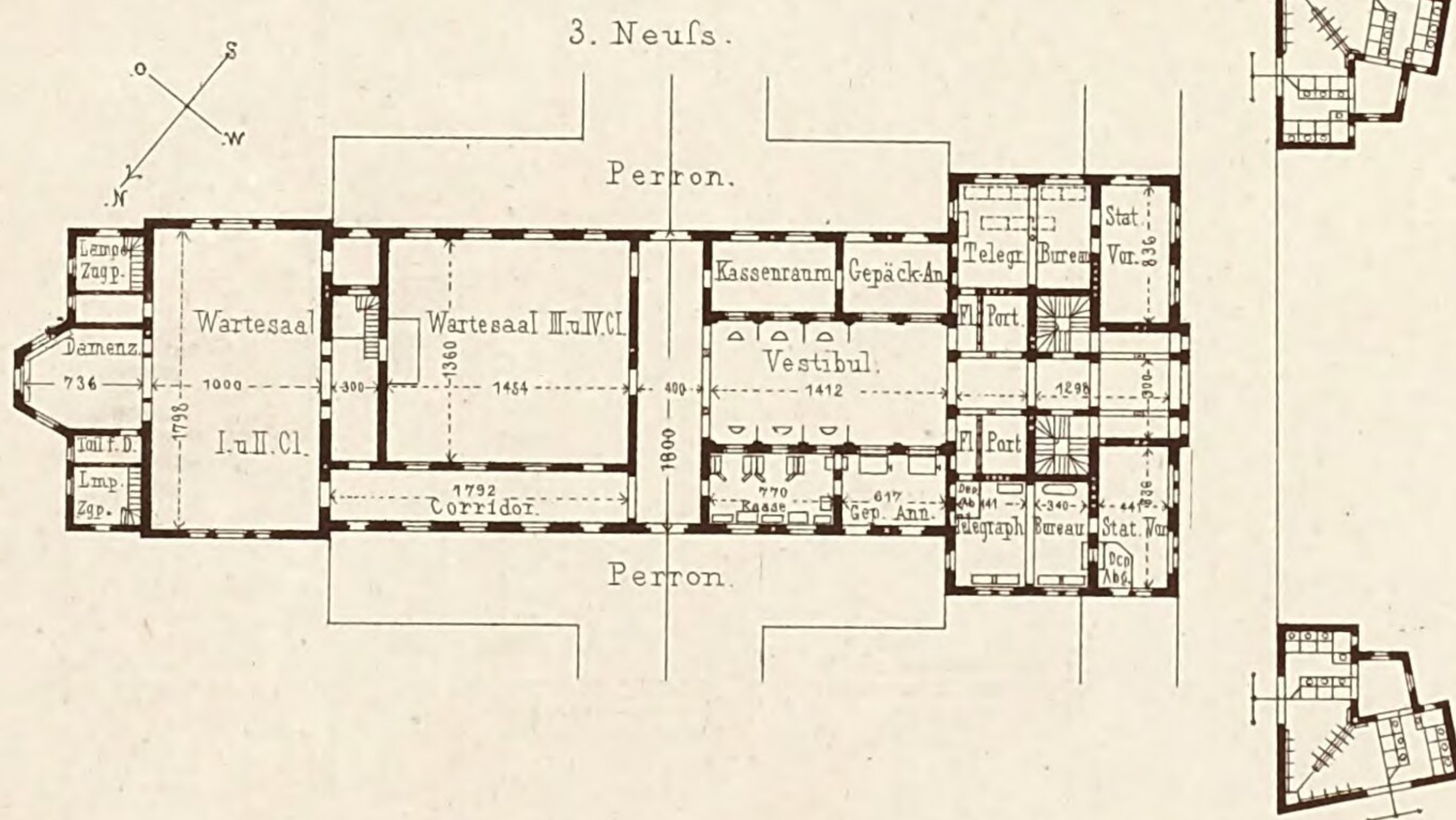
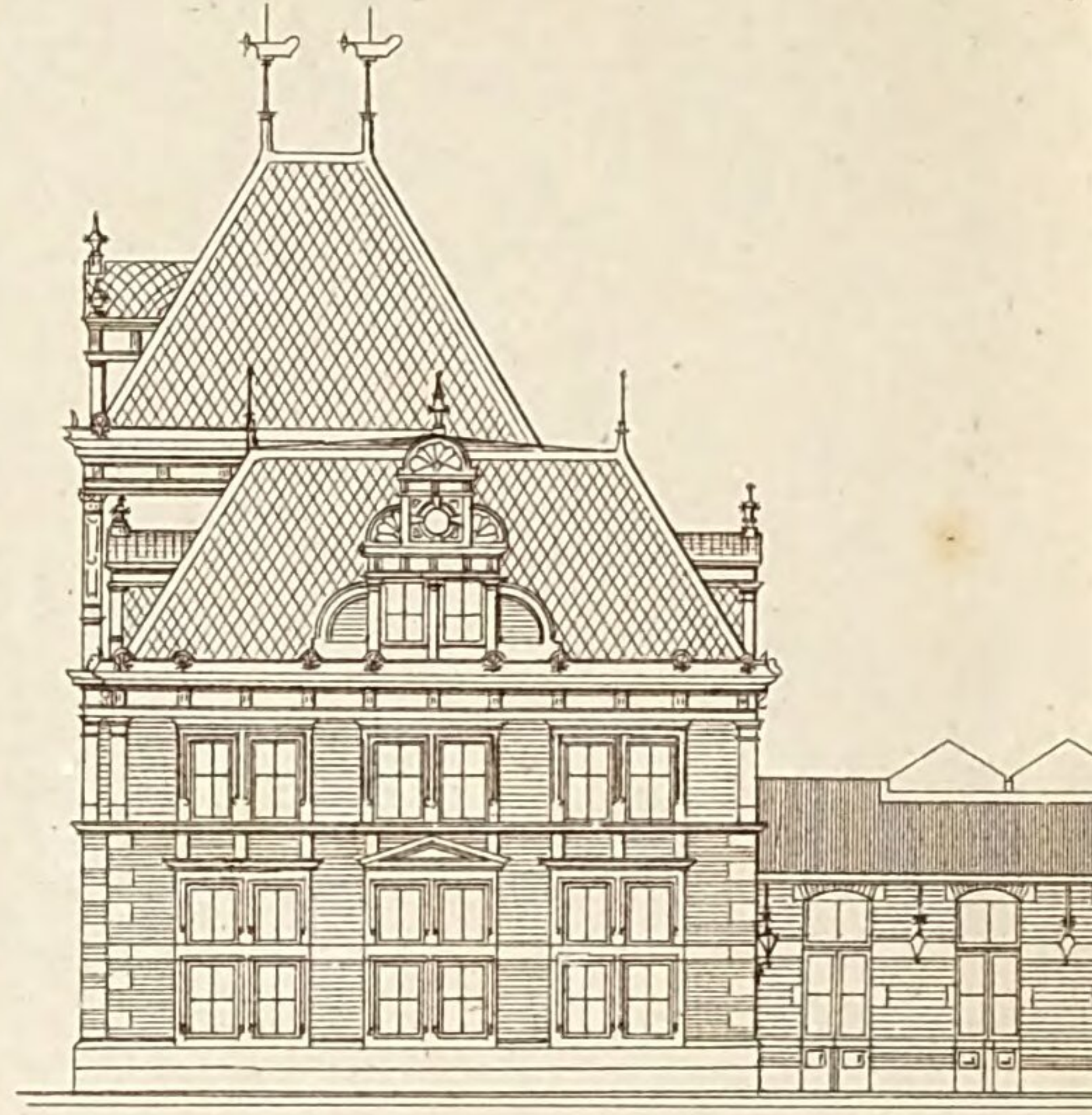
Handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page. The text is faint and mostly illegible due to fading and the texture of the paper.

Handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page. The text is faint and mostly illegible due to fading and the texture of the paper.

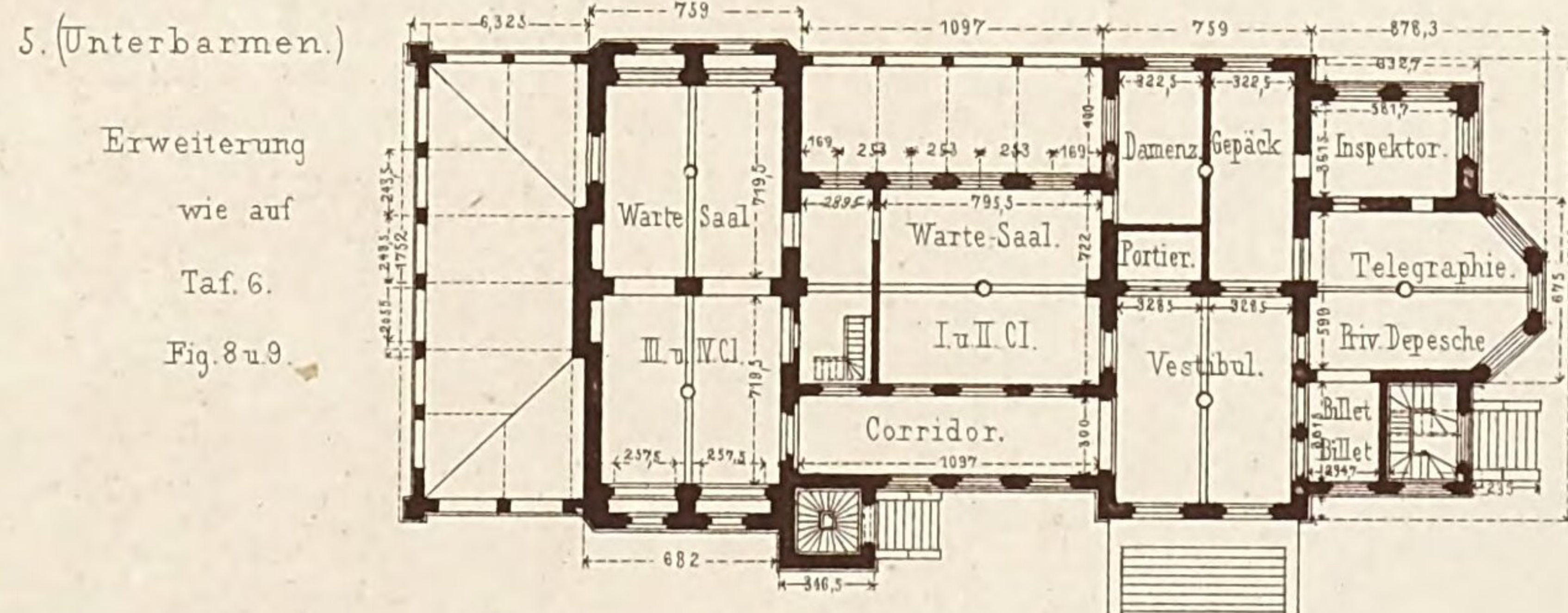
Handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page. The text is faint and mostly illegible due to fading and the texture of the paper.



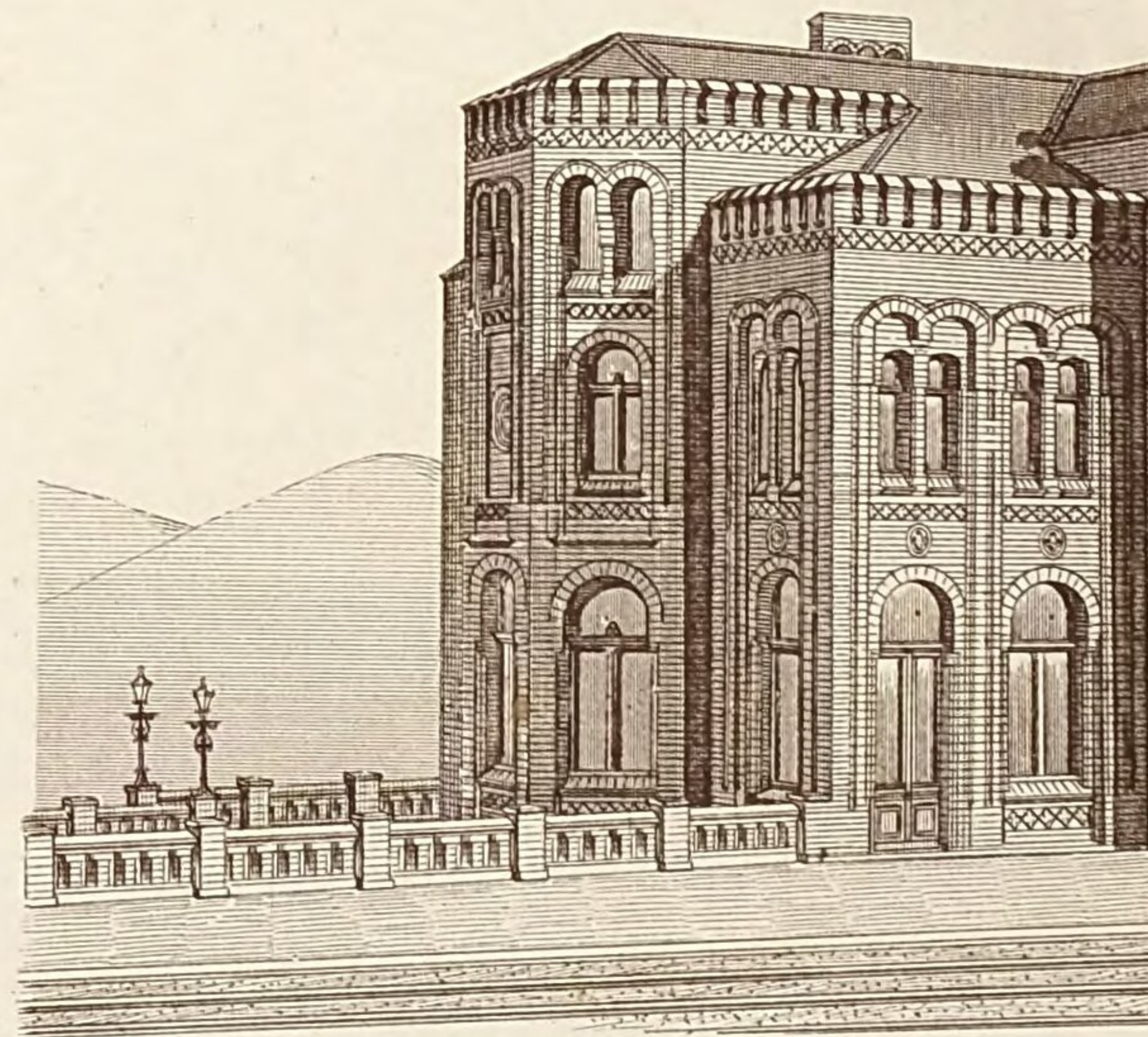
Baumeister Richter entw.



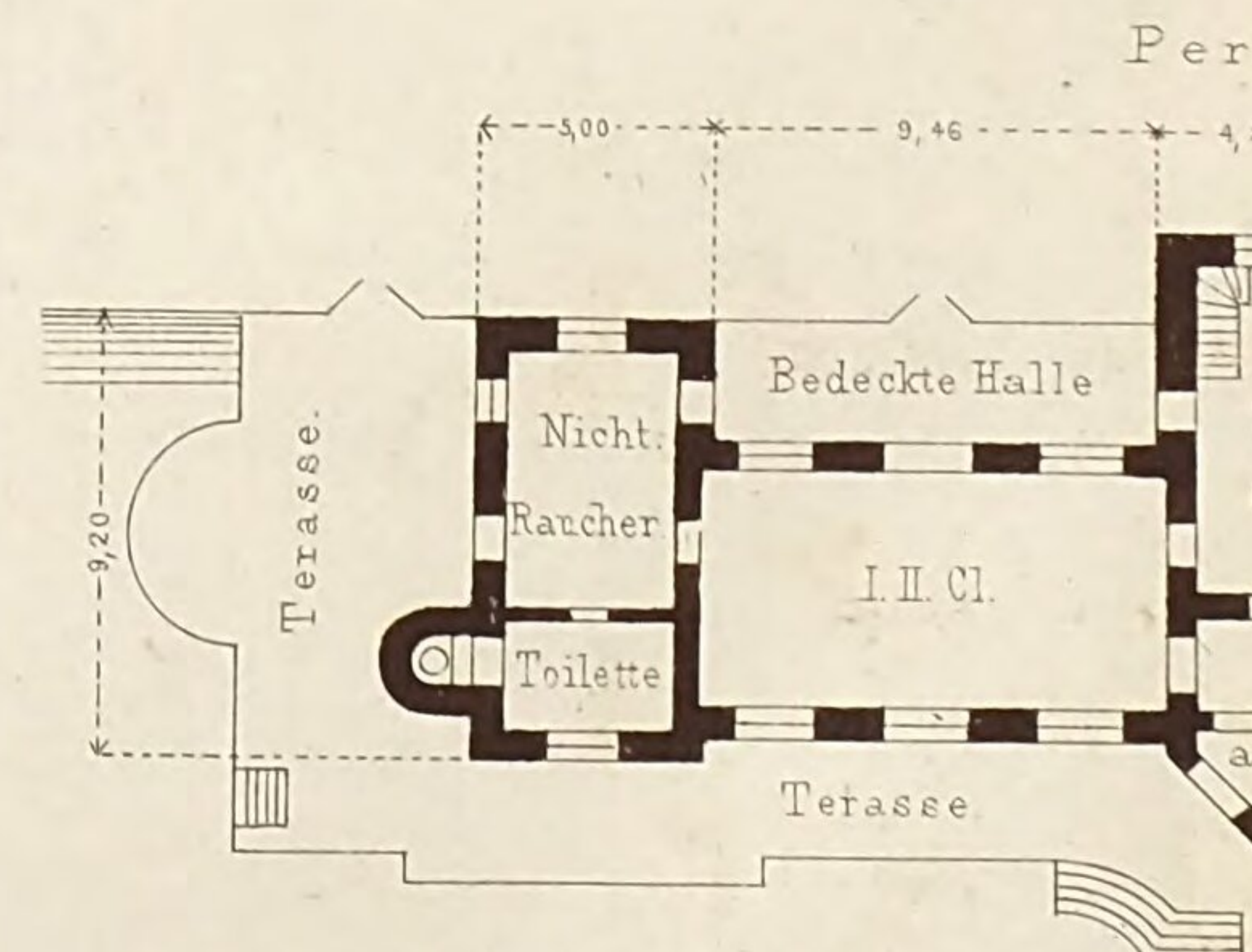
4. (Unterbarmen.)



Erweiterung
wie auf
Taf. 6.
Fig. 8 u 9.

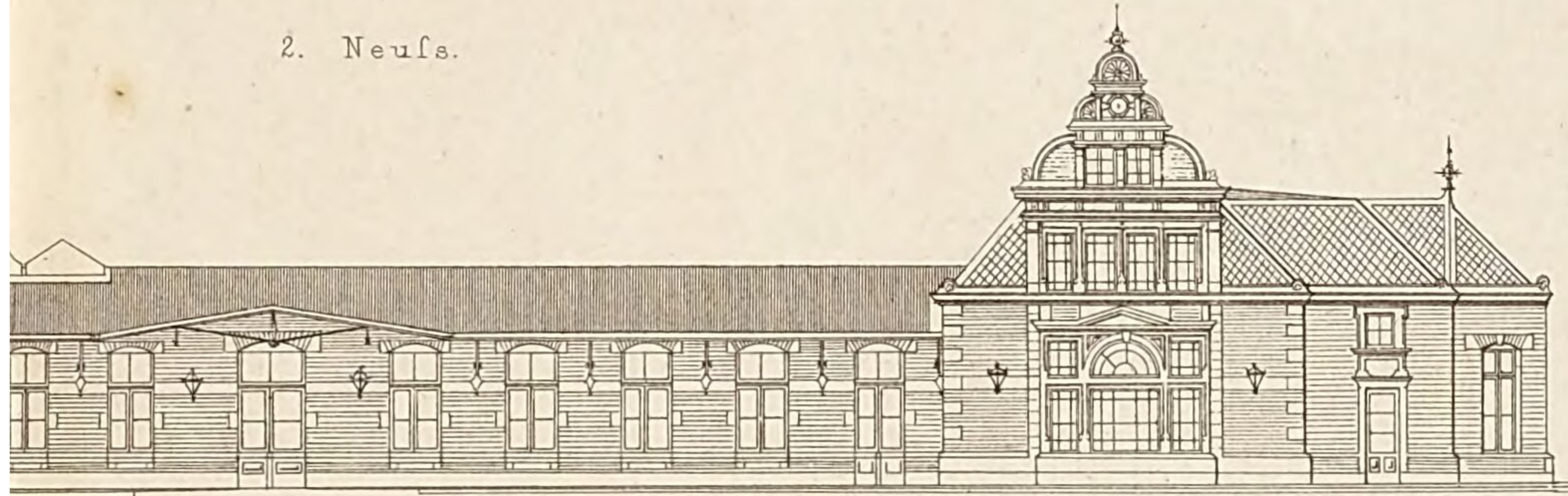


entw. Arch. Seché.

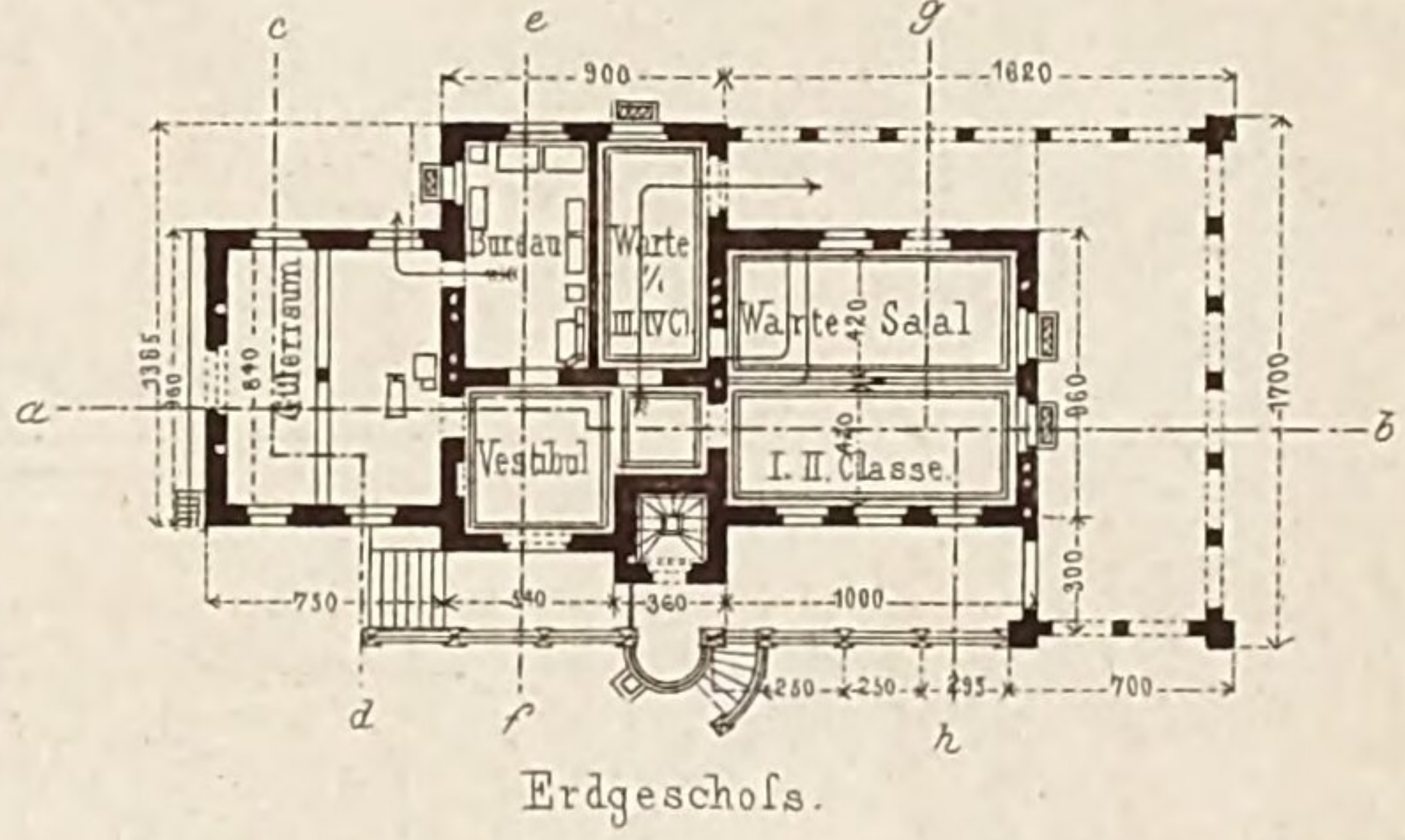


7. Ahrweiler.

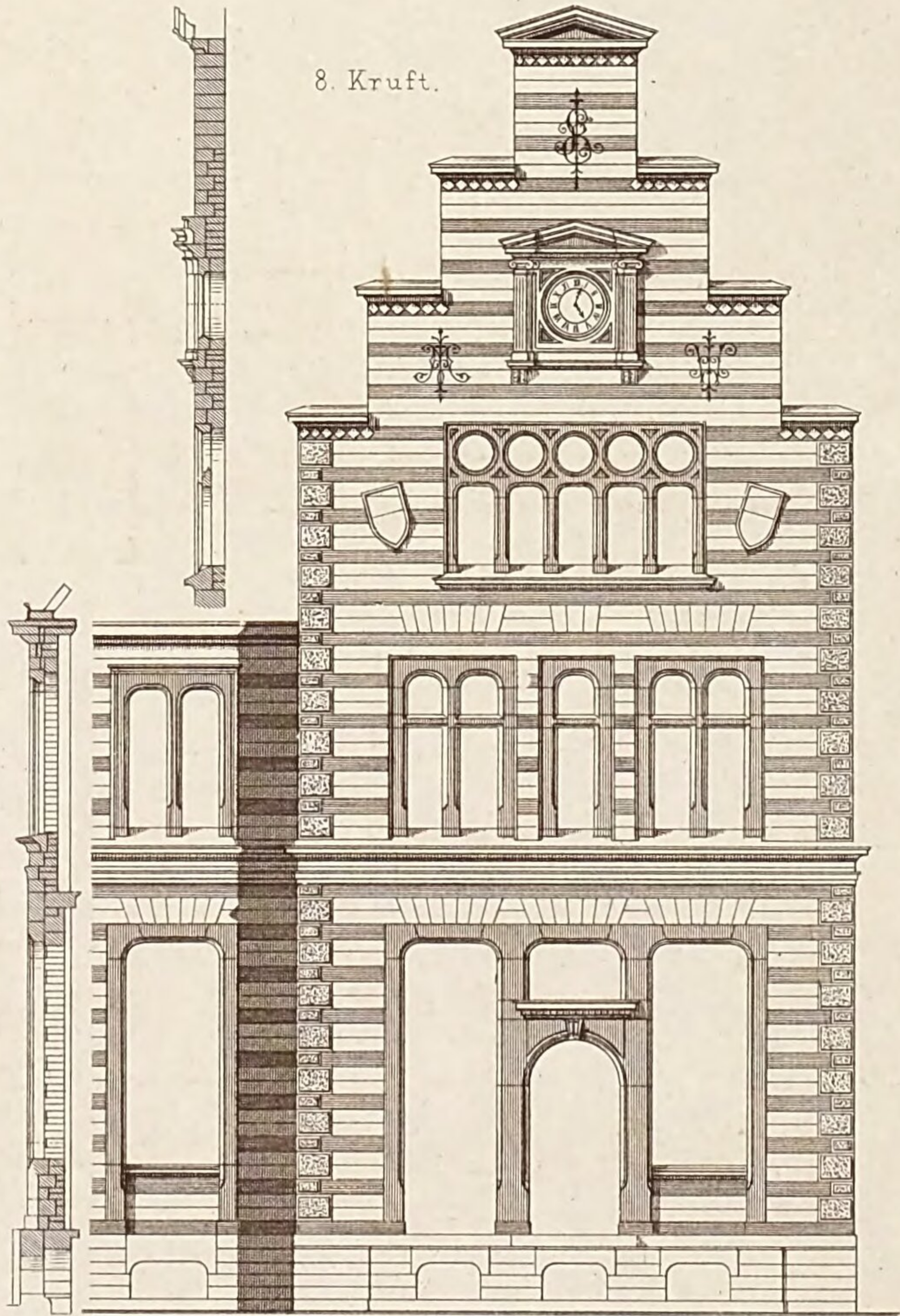
2. Neufs.



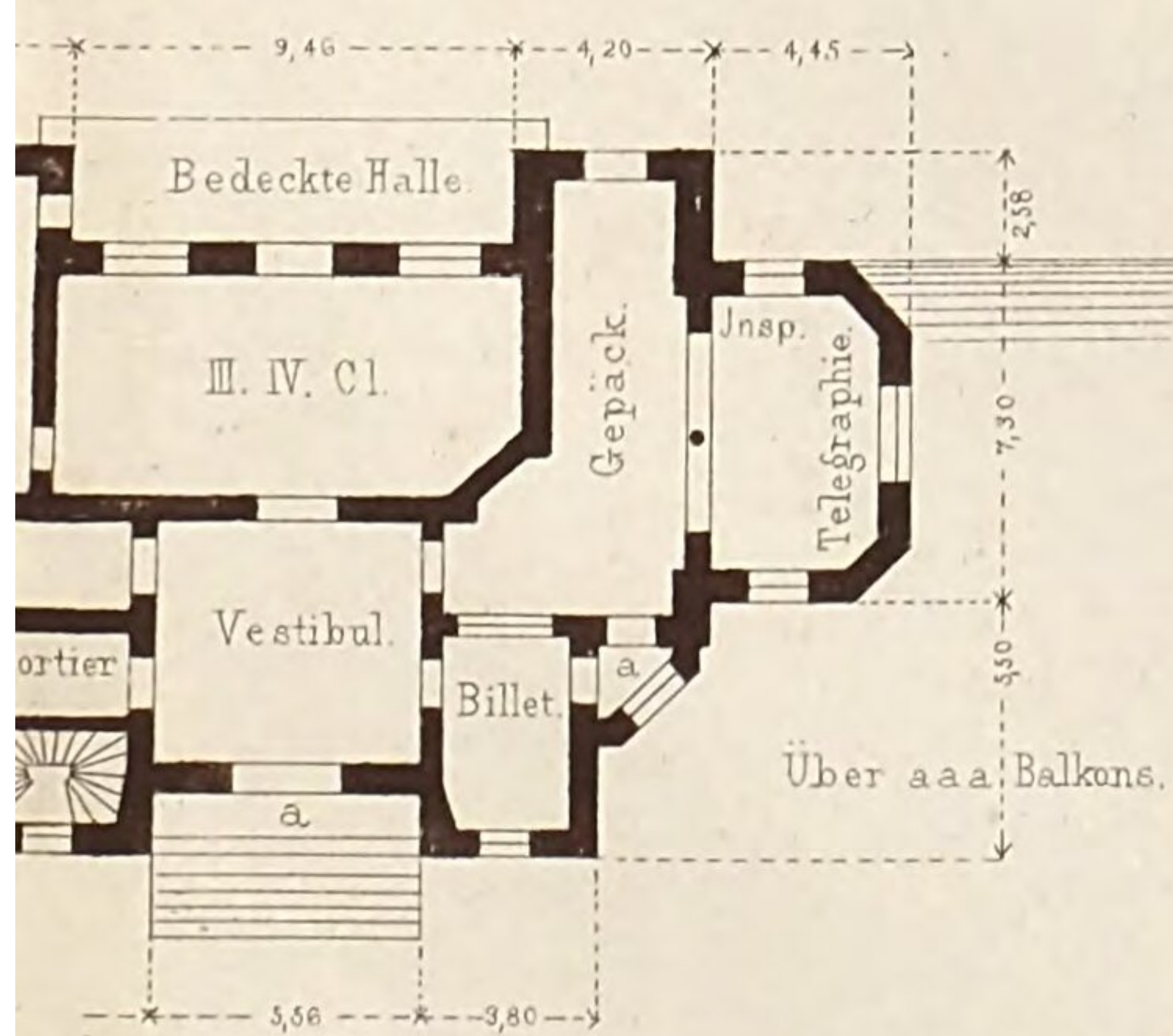
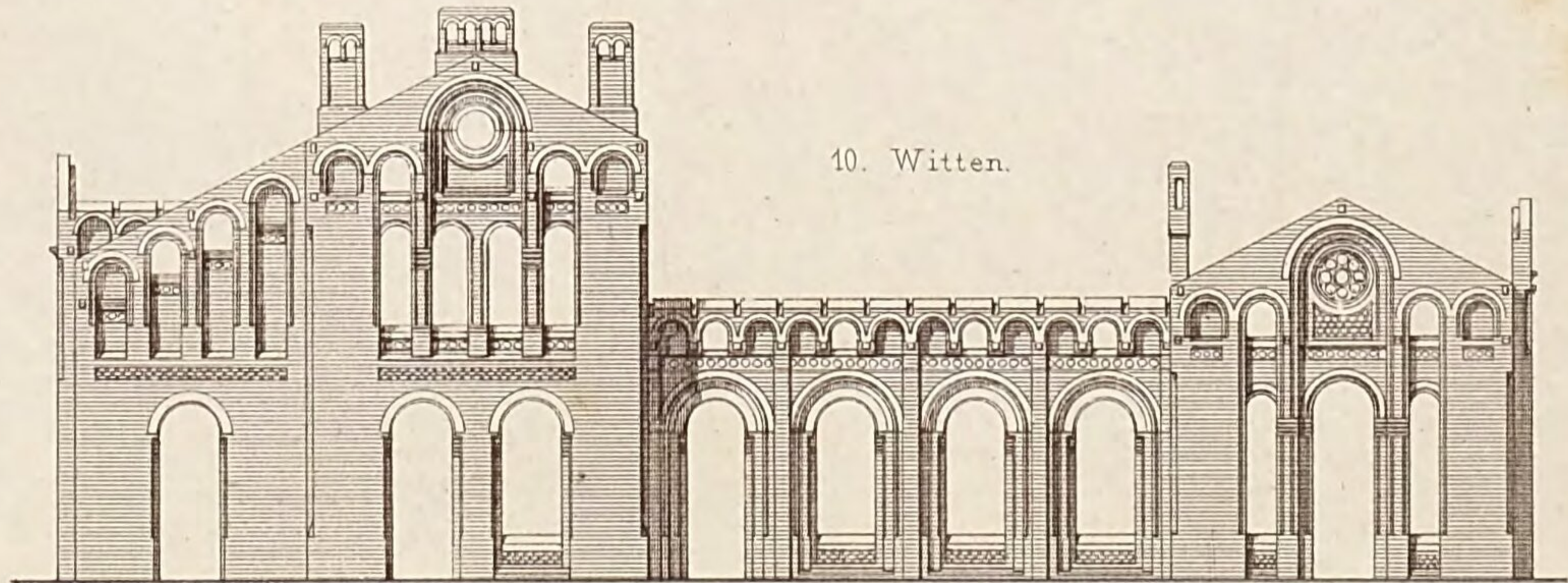
9. (Neanderthal.)



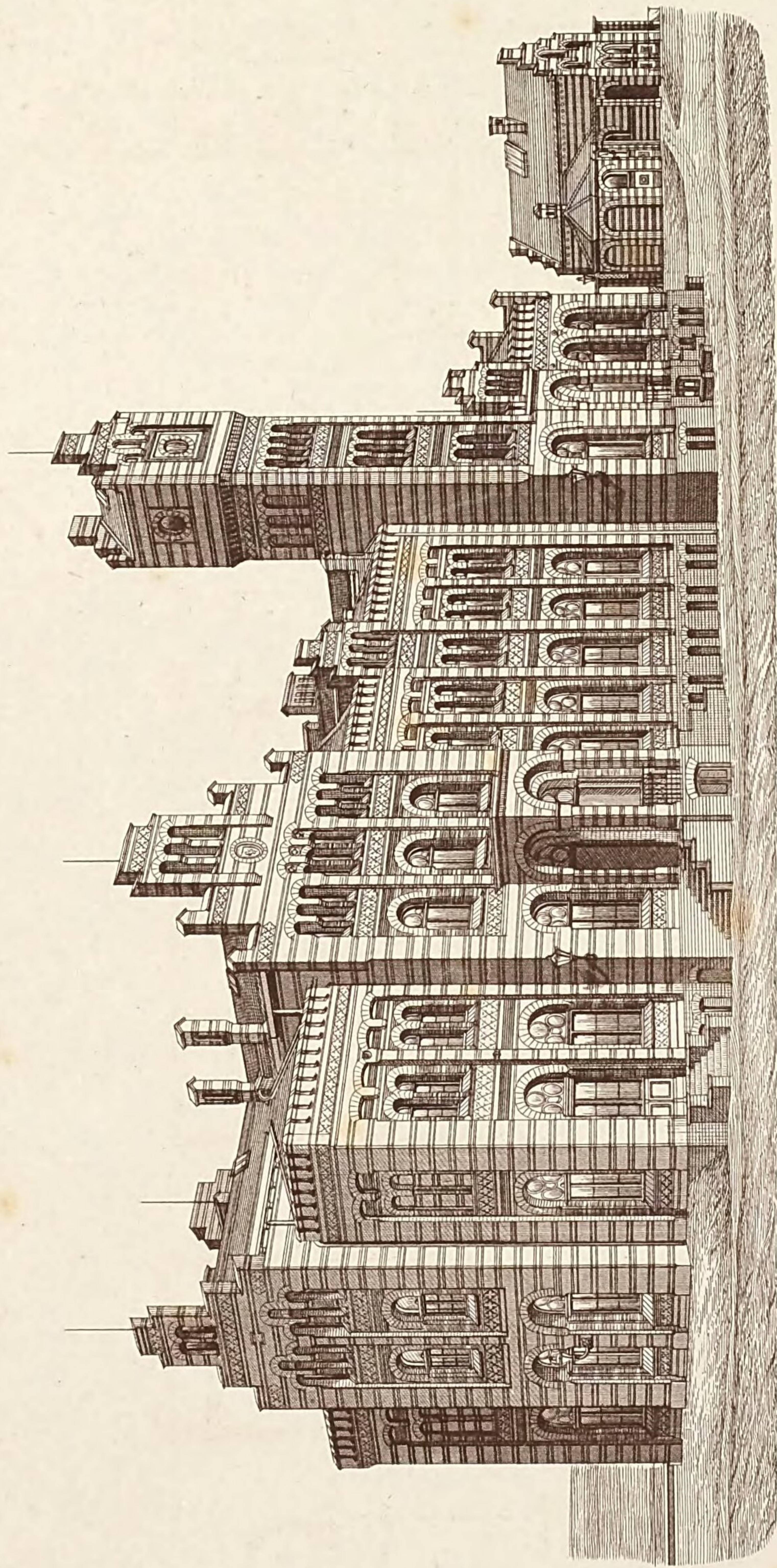
8. Kruft.



10. Witten.

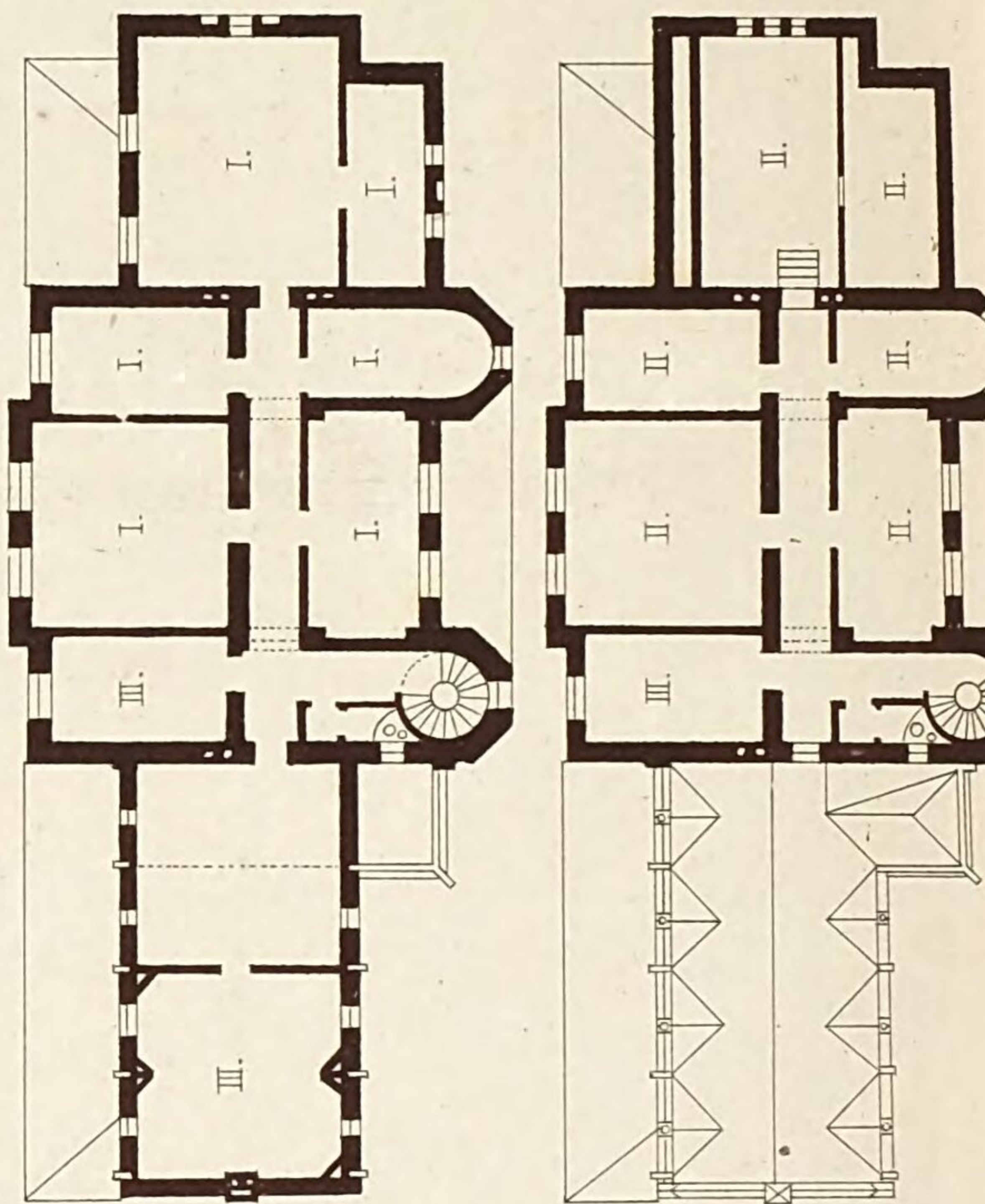
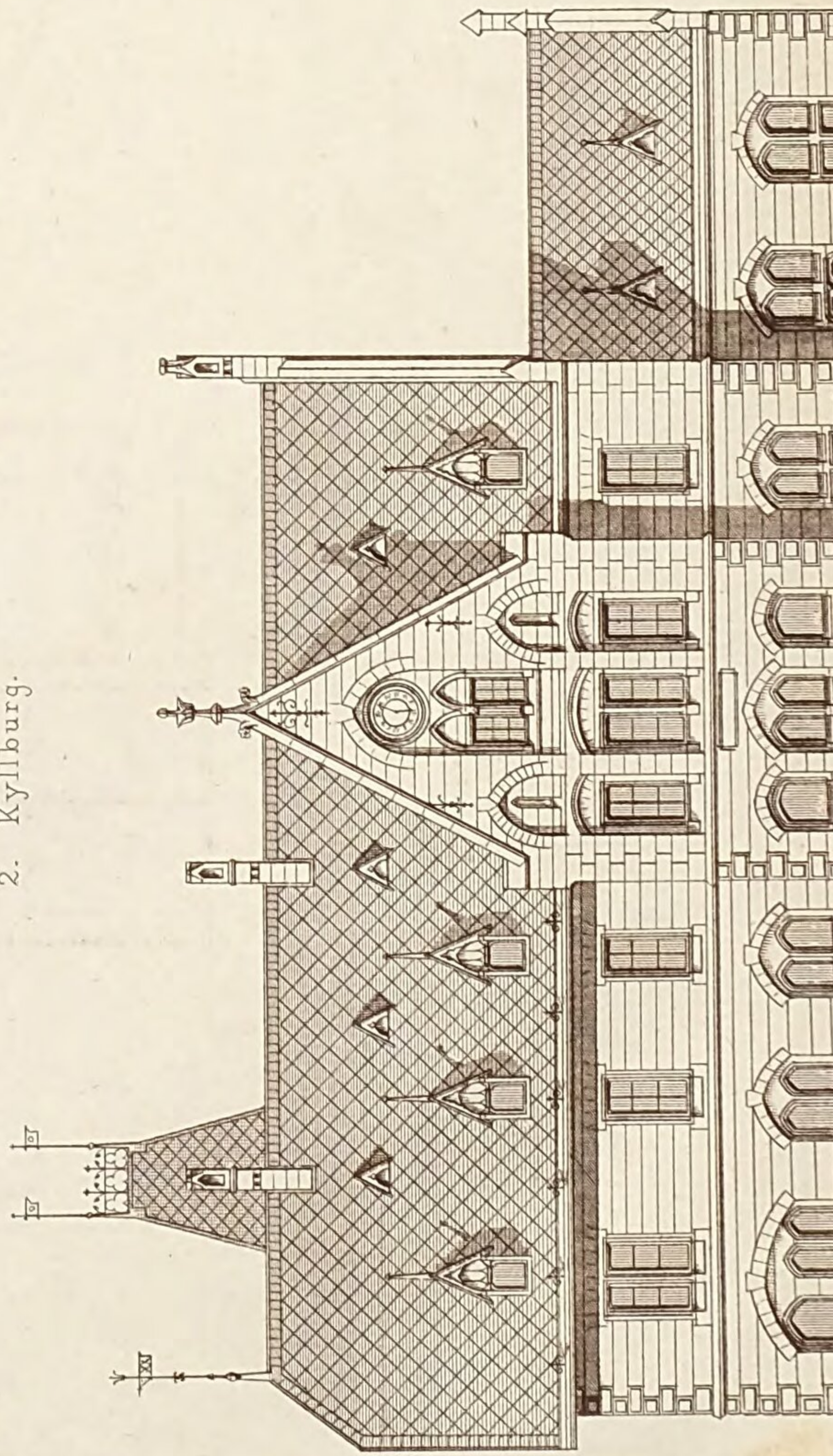


Handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page. The text is faint and illegible due to fading and the texture of the paper.



1. Gladbach.

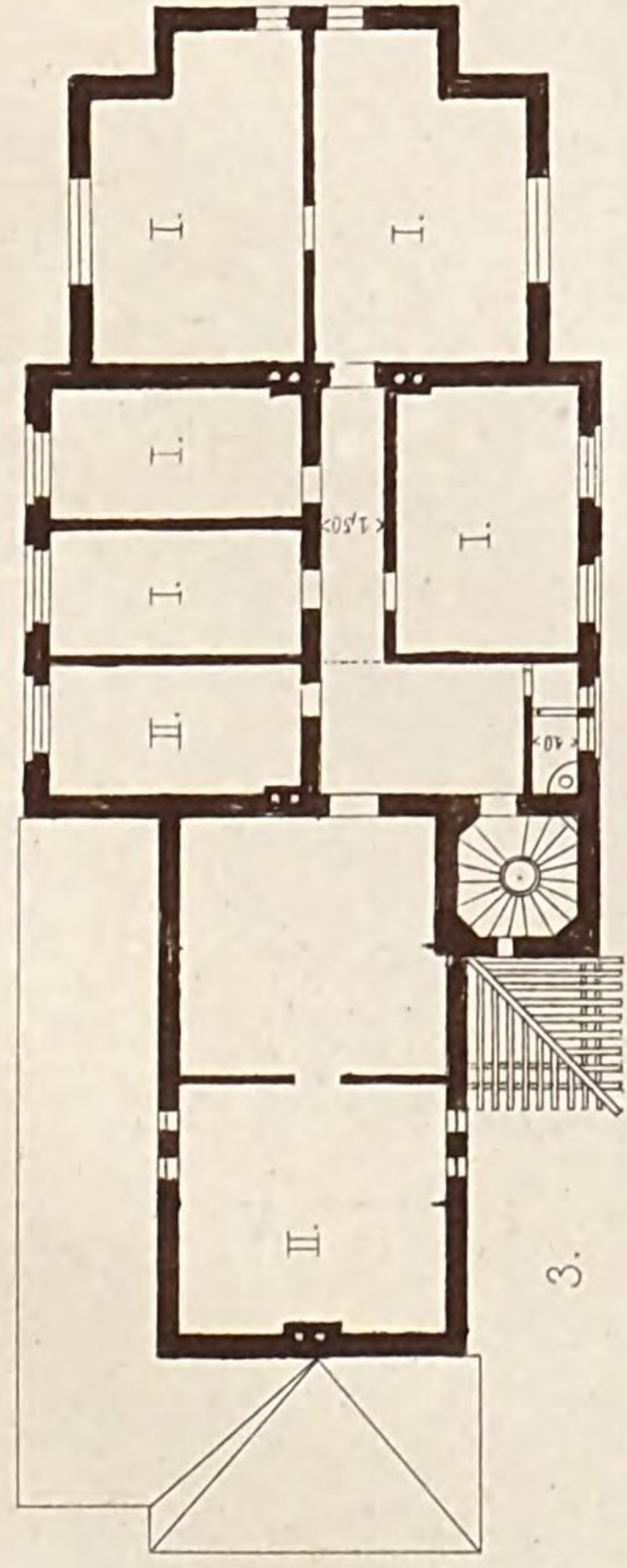
2. Kyllburg.



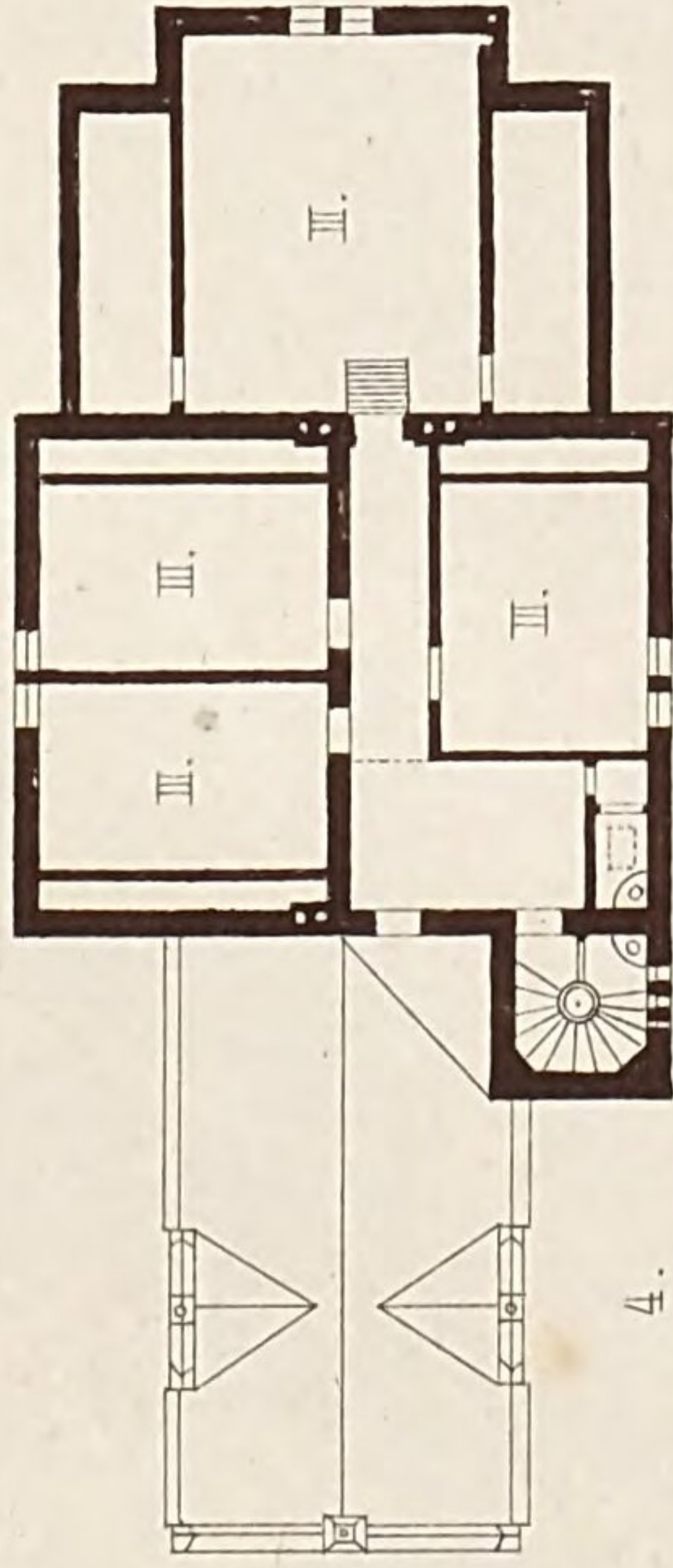


3. Obere Etage des Empfangsgebäudes. („Montebaur“)

Arch. Fritz König entw.

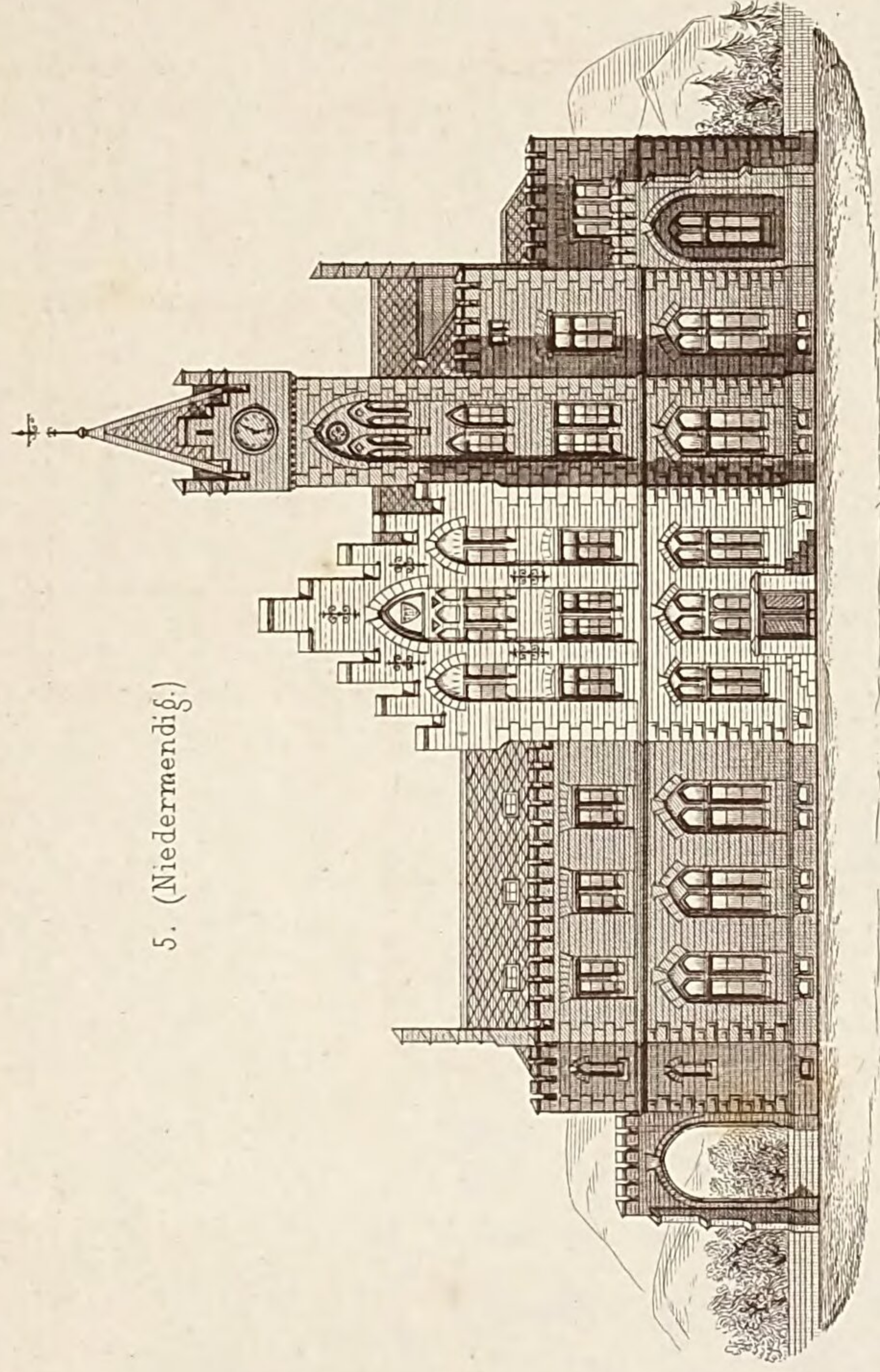


3.

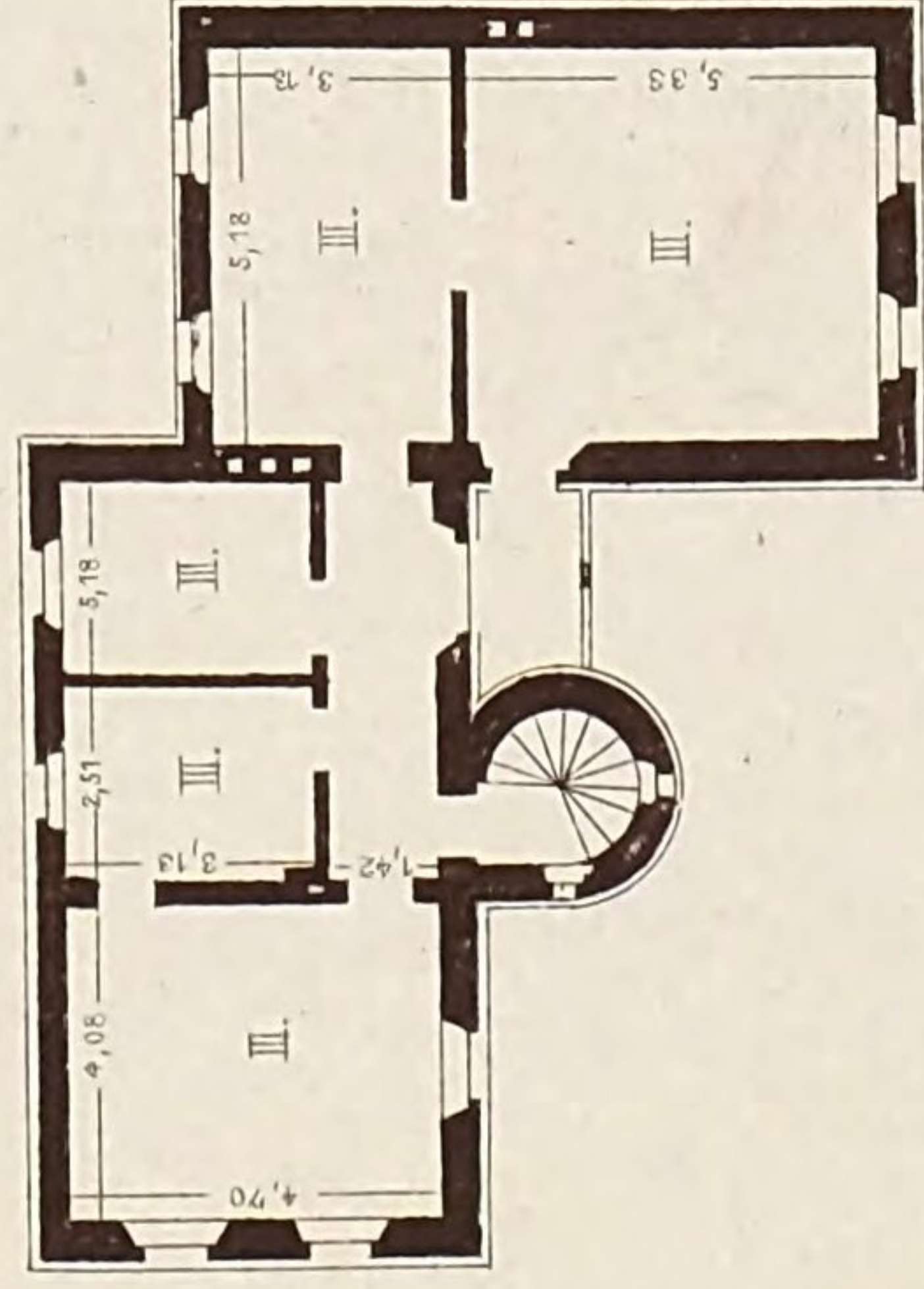


4.

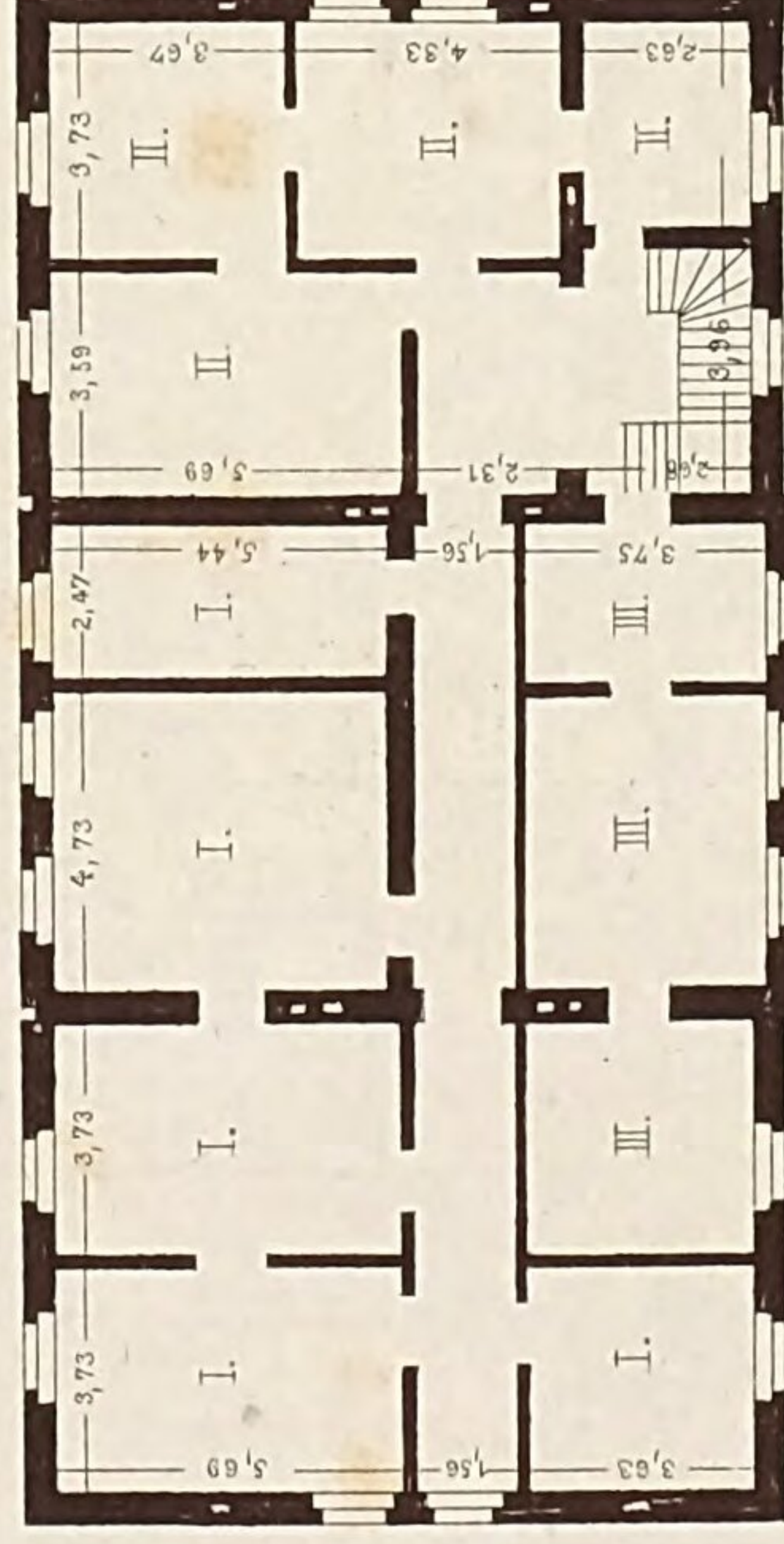
4. Obere Etage des Empfangsgebäudes („Grenzhausen“)



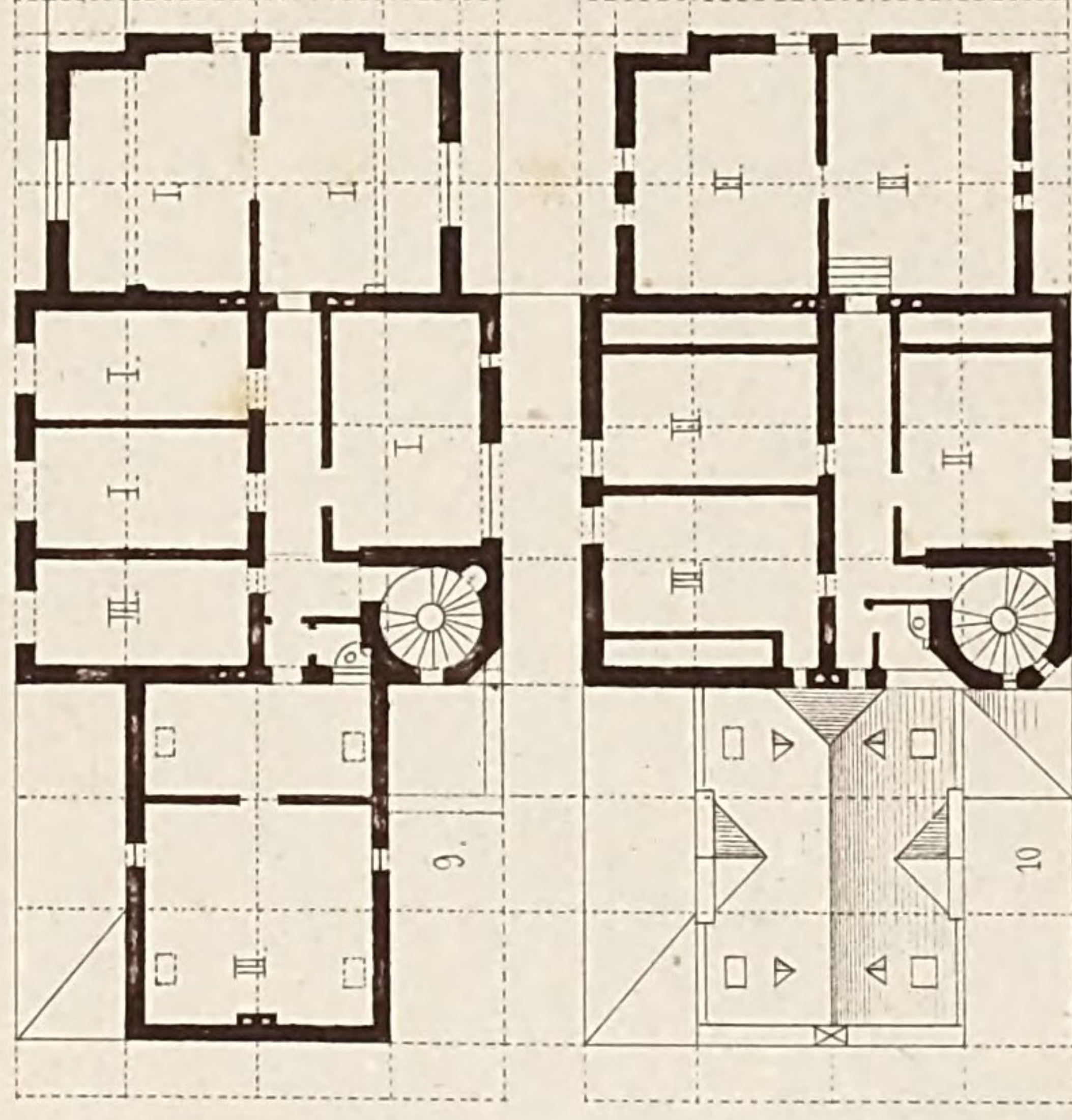
5. (Niedermendig.)



6. Obere Etage des (Beamtenwohnhauses.)



7. Obere Etage der Empfangsgebäude.
„Longerich und Roisdorf“



8. Obere Etage des Empfangsgebäudes („Nentershausen“)



VERGLEICHENDE ARCHITEKTONISCHE FORMENLEHRE

EINE POPULÄRE DARSTELLUNG ZUR
FORMENKENNTNISS
DER
WICHTIGSTEN BAUSTILPERIODEN

[GRIECHISCH, RÖMISCH, BYZANTINISCH, ROMANISCH, GOTHISCH,
RENAISSANCE UND MODERN].

ZUM GEBRAUCH
FÜR
BAUHANDWERKER, ANGEHEND E ARCHITEKTEN
UND TECHNISCHE LEHRANSTALTEN
BEARBEITET VON
ARCHITEKT HITTENKOFER
DIREKTOR DER TECHN. FACHSCHULEN
ZU
BUXTEHUDE BEI HAMBURG.

MIT 85 LITHOGR. TAFELN [1530 ILLUSTRATIONEN] NEBST
BELEHRENDEN TEXT MIT EINGEDRUCKTEN
HOLZSTICHEN.

LEIPZIG, KARL SCHOLTZE.





Wulff, Eberhard

Das Eisenbahn-Empfangs-Gebäude nach seinen praktischen Anforderungen und seiner künstlerischen Bedeutung an den Bauausführungen der Rheinischen Eisenbahn erläutert

Leipzig 1882

2 A.hydr. 286

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11452822-0